

Pro Bahn Schweiz • Pro Rail Suisse • Pro Bahn Svizzera  
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs

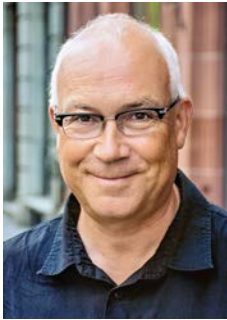


Bild: Kaspar P. Woker

## Ernüchterung nach Euphorie

Das traurige Schicksal der grenzüberschreitenden Verbindung Delémont – Belfort

**Viel Kundenkomfort: Neues Reisezentrum in Zürich HB**  
**Wenig Kundenkomfort: Wartehäuschen auf Perrons**



**Gerhard Lob**

Redaktor  
InfoForum

## D Blick auf Nebenschauplätze

In diesem InfoForum beschreibt Kaspar P. Woker detailliert und kenntnisreich die Situation im Regionalverkehr zwischen dem Jura und dem angrenzenden Frankreich. Es zeigt sich: Trotz hoher Investitionen ist das Ergebnis bescheiden und die Zukunft mehr als offen. Es ist ein aufmerksamer Blick auf eine Region, welche in der öffentlichen Wahrnehmung meist links liegen gelassen wird (Seiten 3 bis 6). Ebenfalls bemerkenswert ist der Blick von Daniel Mange (Seite 19) auf die neuen Wartehäuschen, die inzwischen landesweit auf vielen Perrons anzutreffen sind: Unwirtliche Behausungen aus Stahl, Beton und Glas mit wenigen Sitzplätzen. Ganz im Gegensatz dazu stehen die neuen SBB-Reisezentren, wie soeben im Hauptbahnhof von Zürich eröffnet (Seite 7). Ein wenig dieser architektonischen Wärme würde sicher auch auf den Bahnsteigen der neuen Generation nicht schaden.

## F Coups d'oeil ailleurs

Dans ce nouveau numéro d'InfoForum, Kaspar P. Woker s'est penché sur le trafic régional entre le Jura et la France voisine. Son constat: malgré d'importants investissements, les résultats ne sont pas vraiment concluants et l'avenir est incertain. Il nous propose un regard attentif sur une région qui n'est habituellement pas au centre de l'attention (pages 3 à 6). Autre regard, celui de Daniel Mange (page 19) qui s'est intéressé aux nouveaux abris, désormais présents sur de nombreux quais dans tout le pays. Des refuges peu accueillants, faits d'acier, de béton et de verre, avec peu de places assises. Tout le contraire des nouveaux centres de voyage des CFF, comme celui qui vient d'ouvrir en gare centrale de Zurich (page 7). Un peu de cette chaleur architecturale ne ferait certainement pas de mal aux quais de la nouvelle génération.

## I Uno sguardo attento su temi trascurati

In questo InfoForum, Kaspar P. Woker descrive in modo competente e dettagliato la situazione del trasporto regionale tra il Giura e la vicina Francia. Emerge chiaramente che nonostante gli elevati investimenti i risultati sono modesti e il futuro incerto. Si tratta di uno sguardo attento su una regione che solitamente occupa un posto di poca rilevanza nella percezione pubblica (pagine da 3 a 6). Anche le considerazioni di Daniel Mange (pagina 19) sulle nuove pensiline che si trovano in tutto il paese meritano attenzione. Inospitali costruzioni in acciaio, cemento e vetro con pochi posti a sedere, in netto contrasto con i nuovi centri di viaggio delle FFS appena inaugurati alla stazione centrale di Zurigo (pagina 7). Un po' di questo calore architettonico non guasterebbe nelle piattaforme di nuova generazione.

## Inhalt

### Thema «Über die Grenze»

Delémont – Belfort: Der grosse Frust .....	3
Komplizierter Regionalverkehr im Grenzraum Frankreich/Schweiz .....	4
Transjurassische Bahnlinien .....	6

### Aktuell

Neues Reisezentrum in Zürich HB .....	7
Billettkontrolle: Feilschen um Sekunden .....	8
Anmerkungen zum «Halbtax Plus» .....	9
Südostbahn im Aufwind .....	10
Viele Baustellen in der Westschweiz .....	11
Nachrichten 1 .....	12
Internationaler Verkehr zwischen Träumen und Realität: Gastkommentare .....	13
Gotthard-Basistunnel: Wieder mehr Züge ..	14
Nachrichten 2 .....	15

### Jubiläum

100 Jahre Centovallina .....	16-17
------------------------------	-------

### Astuti & Citrap Vaud

I problemi della S11 Milano – Chiasso .....	18
Bancs publics .....	19

### ÖV-Literatur

Eisenbahngeschichte von Zug .....	20
Eine Box mit Ansichtskarten der RhB .....	21
Erinnerungen an die Fleimstalbahn .....	22

### Pro Bahn / Leserbrief .....

**Frontbild:** Delle – Wiedereröffnung der Strecke nach Belfort (6.12.2018)

## Impressum

InfoForum 1/2024, Versand: 28. Februar

### 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)  
6604 Locarno  
T 091 752 38 29  
cescato.lob@ticino.com

### Mitarbeit Pro Bahn

Bastian Bommer, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Hans Rothen, Kaspar P. Woker; Astuti: Mario Del Curto; Citrap VD: Daniel Mange; Gastkommentare: Kurt Metz

### 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 2/2024, Versand: 29. Mai 2024  
Inserate- und Redaktionsschluss: 8. Mai 2024  
InfoForum 3/2024, Versand: 4. September 2024  
Inserate- und Redaktionsschluss 14. August 2024



# Das Aus nach acht Jahren

Der Enthusiasmus ist vorbei: Die offene Zukunft der Strecke Delémont – Belfort. Chronik eines Scheiterns.

**Kaspar P. Woker** Sie war nie eine Regionalstrecke: 1873 beim Bau als Verbindung von Calais und Paris nach Interlaken oder zum Gotthard angedacht mit Schlafwagen für englische Touristen. Eine politische Strecke zur Umfahrung des Elsass, Teil des Deutschen Reichs seit 1871. Letzte internationale Zuckung war der direkte Wagen Paris – Bern, reduziert auf Belfort – Delémont. 1992 wurde es still um die Linie. Einst transitierten auch Güterzüge. Die Regionalzüge verschwanden zu Gunsten der «autocars» vor 80 Jahren. Am Übergang vom Rhein zur Rhone gelegen: Die Bahnlinie kreuzt den Kanal Rhône au Rhin bei Bourgne/Morvillars. Ein Flusshafen für die Schweiz war geplant, das Anschlussgleis verlegt. Züge verkehrten keine. Der Bahnhof Delle wurde zur Brache mit vergessenen SBB-Fahrleitungsmasten.



Alles Fahrgäste? Nein, «nur» die Eröffnung vermag zu mobilisieren (Delle, 6.12.2018).

Bild: Kaspar P. Woker

## Neustart dank TGV Rhin-Rhône

2011 wurde der Bahnhof Belfort-Montbéliard TGV eröffnet, die Hochgeschwindigkeitslinie (LGV) wurde von der Schweiz mitfinanziert. Ein cleverer Ingenieur der SNCF hatte die Idee, für die eingemottete Strecke nach Delle genau daneben mit einer Brücke den Einschnitt der LGV zu queren. 2016 wurde diese zum Bahnhof Meroux TGV erweitert, ist aber nicht Teil der «Gare TGV». Umsteiger bleiben noch heute im Regen stehen: unverständlich.

Direkter TGV-Anschluss sogar ab Biel, wachsende Pendlerströme in die Schweiz sowie wirtschaftliche Impulse beidseits der Grenze gaben den Anstoss, die Strecke Belfort – Delle zu reaktivieren. Von der EU bis zum Kanton Jura bezahlten alle ihren Beitrag. Das wichtige «Dossier Enquête Publique», politische Grundlage für die Reaktivierung, zeigte ein Potential von weit über 2000 Personen täglich, vorausgesetzt es gelinge, einen leicht merkbaren dichten Taktfahrplan mit zuverlässigem Betrieb einzurichten.

75 Prozent wären Umsteiger vom Auto, 20 Prozent vom Bus, aber lediglich 2 Prozent des Potentials (aus beiden Richtungen) wären Umsteiger für den TGV. Basis dazu bildeten durchgehende SBB-Züge bis

Belfort und Verstärkungen ab Delle durch die SNCF.

Im Dezember 2018 dann die Einweihung mit viel Brimborium und ein paar Zwischentönen. Weshalb? Die Region Bourgogne-Franche-Comté schloss – entgegen aller Empfehlungen – mit der SNCF einen Vertrag bis Ende 2025 für 16 TER-Verbindungen ab. 10-mal mit Umsteigen in Meroux, 6-mal nur Belfort – Delle, mit Taktlücken am Wochenende und während den langen Schulferien. Seltsam die Übereinkunft mit SNCF-Réseau wonach die SBB 10-mal bis Meroux TGV, keinesfalls aber bis Belfort fahren dürfen. Das ergibt für die Schweizer rationelle Zugumläufe, nicht aber für die SNCF. 16 Zugpaare pro Werktag, «cela suffit», andere Linien hätten auch kein besseres Angebot. Die Region verbat sich höhere Abgeltungen. Jeder S-Bahn-Zug, der nicht verkehrt, erspart Subventionen: so einfach!

Anschluss an den TGV nach Paris? Leider unregelmässig, lange Umsteigezeiten speziell abends für die Rückreise, weder GA gültig bis Meroux, noch durchgehende Billette Biel – Paris wie ab Neuenburg erhältlich. Mit täglich rund 30 TGV-Abfahrten, davon

10 nach Paris und weitere nach Strasbourg, Luxembourg, Lyon, Montpellier und Marseille, ist Belfort gut bedient. Biel – Paris via Frasne oder Meroux sind bei je zweimal Umsteigen zeitlich ebenbürtig. Ein halbblahmes Angebot auf einer recht bescheiden ausgebauten Infrastruktur war geboren. Güterzüge, die ein weiteres Trassenentgelt einspielen würden, sind untersagt.

## Unterschiedliche Strategien

Warum ein Absturz nach den hochtraubenden Erwartungen in der Planung? Die Gründe sind offensichtlich. Kritisch fallen die Berichte der FNAUT (Schwesterorganisation von Pro Bahn Schweiz) aus. Sie titelte zwei Jahre nach Beginn: «ein Fiasko»! Dies trotz rasantem Zuwachs der Grenzgänger von 5000 (2010) über 8500 (2018) auf 11 500 (2023). Komplette aus dem Sinn ist der Regionalzug: Ein Umstieg auf diesen braucht zu viel Überwindung. Die brutale Realität: Die SBB zählten 2023 in Delle nur täglich 380 grenzüberschreitende Reisende: Pendler, Freizeitreisende und Touristen auf dem Weg zum TGV.

Parallel zur Bahnplanung wurde die durchgehende Autobahn A16/N19 Biel – >>>

# Komplizierter Regionalverkehr über die Grenze

Zwischen der Schweiz und Frankreich gibt es fast unüberwindbare Differenzen im Bahnverkehr – mit einigen löblichen Ausnahmen.

**Kaspar P. Woker** Das Scheitern der Verbindung Delémont – Belfort gibt Anlass, das schwierige Verhältnis im Regionalverkehr auf der Schiene zu unserem westlichen Nachbarn zu beleuchten. Schweizweit sind die Bezeichnungen RE und S-Bahn/RER bekannt. Frankreich dagegen kennt die TER (Train Express Régional), finanziert und bestellt von den Grossregionen. Drei davon stossen an die Schweiz: Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), Bourgogne-Franche-Comté (BFC) und Grand-Est im Elsass. Diese Körperschaften, meist grösser als die Schweiz, reichen bis Valence, Clermont-Ferrand, respektive Nevers sowie Metz und sind – ausser für den Hochgeschwindigkeitsverkehr – mitverantwortlich für die Finanzierung des Bahnnetzes. Der Staat trägt wenig dazu bei. Dadurch sind die Trassengebühren in Frankreich deutlich höher als in anderen Ländern Europas.

Das veranlasst die Besteller und die französische Staatsbahn SNCF, mög-

lichst nur gut besetzte Züge anzubieten, vornehmlich während der Stosszeiten. Eher lässt man schlecht besetzte Züge in Rand- oder Ferienzeiten ausfallen, als mit einem attraktiven Angebot Reisende auf die Schiene zu locken. Mit der Liberalisierung des Netzes erhofft man sich von Ausschreibungen einen besseren Service als mit der Staatsbahn, doch die Region BFC wartet bei Belfort unbeeindruckt das Auslaufen des Vertrages per 2032 ab.

## Lichtblicke im Dunkel

Der Regelmässigkeit eines Fahrplans von 5 bis 24 Uhr bei identischen Taktzeiten auch an Wochenenden wird kein Gewicht zugemessen. Einzelne Verbindungen als «Car TER», Abweichungen im Minutenbereich, eine unterschiedliche Haltepolitik auf einer Linie, knapp verpasste Anschlüsse an den Grenzen zu anderen Regionen oder zur Schweiz stören einzig die Fahrgäste, nicht aber die Planer.

>>> Belfort erbaut. Sie ergibt eine x-mal kürzere Reisezeit. Autofahren bleibt (zu) billig, auch «co-voiturage» ist angesagt. An TGV-Bahnhöfen sind Grossparkings die Regel, Autos mit CH-Kennzeichen hier gut vertreten. «SNCF TGV Inoui» ist an Punkt-zu-Punkt-Reisenden interessiert, nicht aber am Zubringer per Bahn.

Früher fuhren Busse unregelmässig von Delle nach Belfort, heute die Linie 25 im Stundentakt, in den Stosszeiten alle 30 Minuten, parallel zur Bahn. Optymo betreibt auch die Linie 3 im 20-Minuten-Takt durch die Agglomeration von Belfort via Gare Belfort Ville zur Gare TGV, eingeführt 2016. Finanziert werden diese von Stadt und «Territoire de Belfort» im Gegensatz zur Bahn, welche auf Manna der Grossregion und Goodwill der SNCF angewiesen ist. Die Bahn kennt einen Zonentarif, fix fünf Euro. Es gibt viele Abos, auch ein Kombi ab der Schweiz. Die Optymo-Busse kosten einen mickrigen Euro!

Die neue Bahn war 2019 keine drei Monate in Betrieb, als SNCF Réseau den Betrieb wegen geplanter (!) Bauarbeiten zwischen Danjoutin und Belfort-Ville einstellte. Zur Sommerpause mit ausgedünntem Fahrplan kam sie wieder in Betrieb. Ab Ende 2019 wurde gestreikt und bald führten die Covid-Verordnungen zu «möglichst wenig öV», um 2021 in einen weiteren Streik des SNCF-Personals zu münden. Das alles bei einem ohnehin ungenügenden Grundangebot auf der Schiene. Die Luft war draussen. Die Euphorie eines weiteren TGV-Anschlusses ab der Schweiz, wie hierzulande angedacht, erwies sich als Luftschloss.

David Asséo, öV-Chef des Kantons Jura ereiferte sich bei einem Gespräch mit dem Autor: Er hat 2021 das Projekt «Convergence 2026 Belfort – Delémont» ausarbeiten lassen. 2026 werden stündlich zwei Fernverkehrszüge Basel – Delémont – Biel bedienen. Also braucht es ab Delémont eine rein jurassische S-Bahn, halbstündlich bis Belfort von 5 bis 24 Uhr, fahrbar mit sechs SBB-«Flirt France», dazu eine Verlängerung der Perrons in Grandvillars (F), um nicht auf Sicht ein- und ausfahren zu müssen. Auf der Strecke bummeln die Züge wegen der Niveauübergänge mit 70 bis 80 km/h. Die Umsetzung würde punkto Frequenz, Reisezeit, Anschlüsse und



Konkurrenz in Belfort – Stadtbuss liegt vorne.

Bild: Kaspar P. Woker

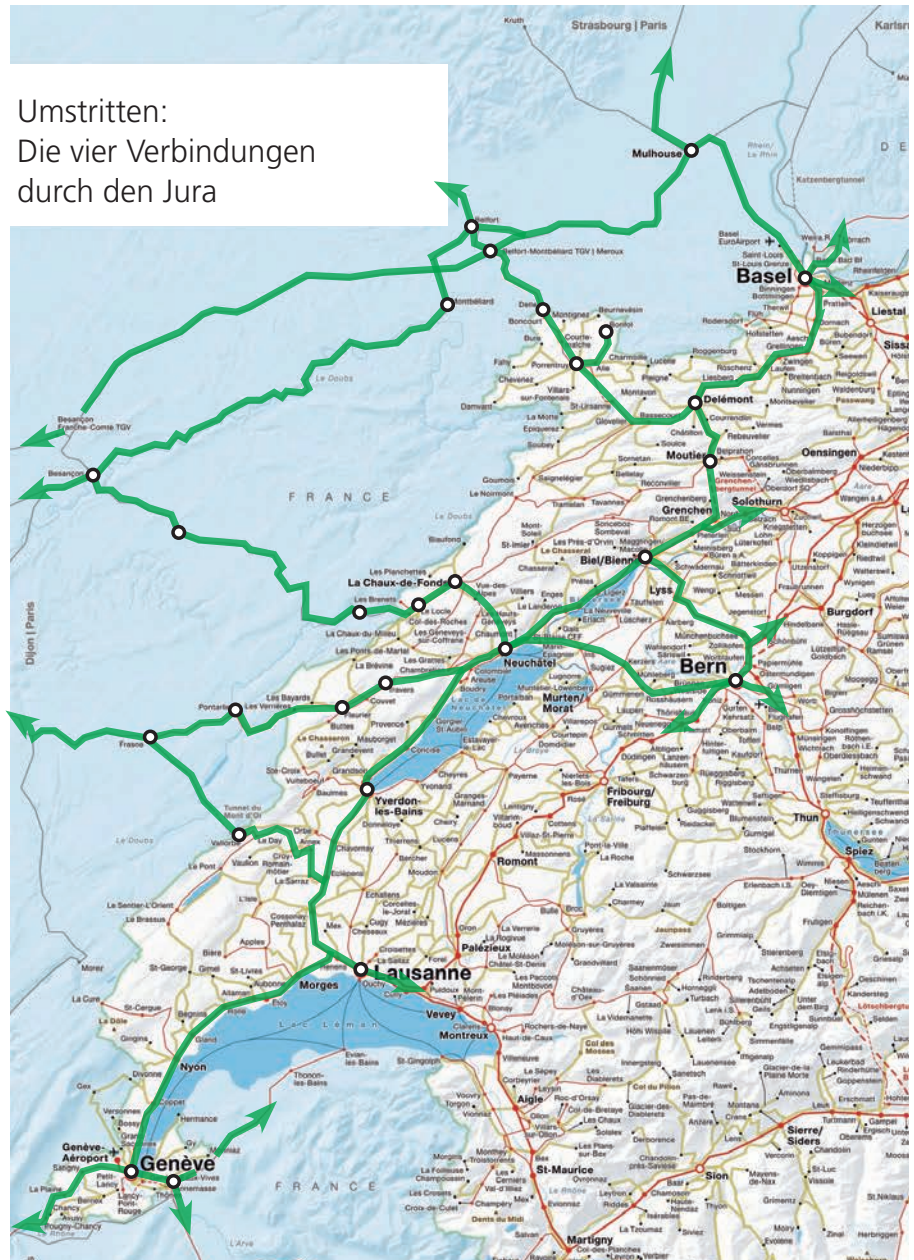


Diese grundlegend verschiedenen Variablen und finanzielle Zwänge sowie eine spürbare gallische Bevorzugung einheimischer Unternehmen führen zu fast unüberwindbaren Differenzen im Bahnverkehr Schweiz – Frankreich. Ausnahme bleibt die von der SNCF beherrschte TGV Lyria für den Fernverkehr nach Paris. Lichtblicke gibt es dennoch: Der Léman-Express, Europas grösstes grenzüberschreitendes S-Bahn-Netz im Raum Genf. Oder die TER 200 Grand-Est Basel – Mulhouse – Strasbourg. Die Weiterentwicklungen um Genf sowie um Basel mit der S-Bahn Trieno und dem Euro-Airport-Anschluss bedingen noch manche komplizierte Verhandlung.

Frankreich kennt kaum Tarifverbünde, da die «transports en communs» von den Gemeinden betrieben und subventioniert werden. Für die Bahntarife wie «Fluo Grand-Est», «Mobigo BFC» sind die Regionen zuständig.

Die beiden Beiträge zu den Verbindungen aus den Kantonen Jura und Neuenburg in die Franche-Comté sind dank Informationen von David Asséo, Sylvain Meillason und Jean-Paul Beuret zustande gekommen. Merci à vous tous! Weitere Beiträge zu Basel – Elsass, zur Zukunft des Léman-Express sowie zu anderen Grenzregionen zur Schweiz sind geplant.

## Umstritten: Die vier Verbindungen durch den Jura



lesbarem Fahrplan den Planungsgrundlagen mehr als entsprechen und höhere Einnahmen beschere. Nach dem Projekt folgten intensive Verhandlungen mit dem öV-Minister der Region in Dijon. Dieser wich kein Jota von seinem Credo ab und liess das Projekt platzen. 16 Zugpaare täglich Delle – Meroux – Belfort, beauftragt bleibt die SNCF bis 2032. Ab dann könne die Region den Nahverkehr, die TER-Züge, ausschreiben.

### Vorbei am Kundenbedürfnis

Delle – Belfort ist ein glänzendes Beispiel für eine zu günstige Investition ohne Rücksicht auf das in der bilateralen Planung erstellte Marketingkonzept durch die – zugegebenermassen – sehr gegenläufigen Besteller und Produzenten. Offensichtlich unterschlagen wurden das Verhalten sowie die Gewohnheiten der Kundinnen und Kunden. Das musste scheitern.

### Regionen im Vergleich

	Bourgogne-Franche-Comté	Territoir de Belfort	Kanton Jura	Schweiz
Fläche	47 800 km <sup>2</sup>	609 km <sup>2</sup>	839 km <sup>2</sup>	41 300 km <sup>2</sup>
Einwohner	2 800 000	143 000	74 000	9 000 000
Pers. pro km <sup>2</sup>	59	232	88	216
Departemente	8 inkl. Belfort	101	51	26 Kantone

Et voilà, damit ist 2025 vorläufig aus für Delémont – Belfort, trotz ähnlicher geographischer Dimensionen. Der Kanton Jura behilft sich mit einem Plan B. Daraus resultiert ab 2026 ein S-Bahn-Umlauf Delémont – Delle – Porrentruy – Bonfol – Porrentruy – Delémont im 30-Minuten-Takt.

Betrieben mit Flirt France, da die Einfahrt in den Bahnhof Delle heute nur noch mit in Frankreich zugelassenen Fahrzeugen toleriert wird. Als Nebeneffekt kann damit der Personenverkehr auf der 2022 komplett sanierten CJ-Linie Porrentruy – Bonfol aufrechterhalten werden.

# Zwischen Abendrot und Morgenröte

Eine Analyse der transjurrassischen Bahnlinien und ihrer Perspektiven.

**Kaspar P. Woker** «Les Grandes Lignes» wie «Paris – Lausanne – Milan», mit Abstecher nach Interlaken, lagen dem Bahnbau aus Frankreich durch den Jura in die Schweiz und durch den Simplon zu Grunde. Regionale Verbindungen ab Lausanne, Neuenburg und Biel nach Dôle, Dijon, Besançon und Belfort fungierten als Mitläufer. Unbedeutend blieb der Regionalverkehr auf der Schiene durch die schwach besiedelten Gegenden. Die grossen Namen Simplon-Orient-Express, TEE Cisalpin oder Paris – Brig/Interlaken sind verschwunden. Geblieben sind drei TGV-Zugpaare Lausanne – Frasne – Paris, dank lautstarkem Einsatz der Kantone Waadt und Neuenburg. Die sehenswerten Städte nördlich des Jura-bogens sind mit einiger Fahrplanakrobatik per Bahn als Tagesausflug erreichbar. Schlecht beraten ist, wer kleinere Orte ennet der Landesgrenze besuchen möchte. Als Alternative bleiben Autofahrten und Velotouren.

## Wenig Interesse nach Pontarlier

Eher Abendrot liegt über der Franco-Suisse-Linie von 1860 nach Pontarlier, die ab Travers hoch am Hang des Tales verläuft. Ab Neuenburg nach Travers – Buttes gibt es einen perfekten Halbstundentakt. Wer von Pontarlier aus ins Tal hinunter will, hat sechs bis acht Buskurse, zwar im Takt, aber mit grossen Lücken. Misslich ist die Bahnverbindung Neuenburg – Frasne. Dreimal täglich wird der Anschluss zum/ vom TGV aus Lausanne hergestellt.

Neckisch sind die Fahrplanangaben dazu: Während gemäss «Fiche horaire TER» die drei Züge täglich verkehren sollen, gibt das Schweizer Fahrplanfeld 221 für zwei davon eingeschränkte Verkehrstage an. Fährt der TGV nicht, fehlt der Anschlusszug, der zudem ab Fahrplan 2024 den Halt in Pontarlier unterschlägt. Dafür verkehren die erste und letzte Verbindung am Wochenende bis Anfang Juli 2024 neu ab/bis Bern. Ebenso seltsam das Billettsortiment für diese drei mit Flirt France geführten Züge: GA und Einzelbillette gelten nur zwischen Neuenburg und Travers, nach Frasne (– Paris) braucht es Pauschal-fahrausweise von Lyria. Die SBB-App offe-

rierte noch 2023 für CHF 18.60 ein Billet Neuchâtel – Frasne. Billette nach Pontarlier können nur via Fleurier – Bus gekauft werden.

Die Infrastruktur ab der Grenze bis Pontarlier sei in miserablen Zustand, lassen Kenner verlauten, obwohl die Strecke für 120 km/h zugelassen wäre. Viel Holz aus Frankreich wird per LKW nach Les Verrières (CH) gebracht und dort auf die bei Bedarf verkehrenden Züge nach Menznau verladen. Nicht erstaunlich, dass weder SBB-Infrastruktur für Travers – Les Verrières noch SNCF-Réseau bis Pontarlier grosses Interesse am Erhalt der ältesten Transjurane-Strecke zeigen.

## Kein Angebot für Wanderer

Mobigo, die TER-Marke der Region Bourgogne-Franche-Comté, publiziert eine «Fiche horaire» für Pontarlier – Frasne – Vallorbe (extra für Grenzgänger?). Um 5.03 und 16.06 Uhr werden durchgehende Verbindungen angegeben, um 5.55 Uhr eine mit Umsteigen. Zurück gefahren werden kann um 16.52 Uhr, sowie mit Umsteigen um 5.58 und 6.55 Uhr. Dieses Angebot ist auf die Uhrenindustrie im Vallée de Joux mit perfekten Anschlüssen in Vallorbe ausgerichtet. Da kommt die Frage auf, ob nicht mit zwei Flirt France der SBB ein auf Pendler, Transitreisende und Wander-/Velotouristen zugeschnittenes Angebot zwischen (Neuenburg → Travers – Pontarlier – Frasne – Vallorbe

(– Le Brassus) konstruiert werden könnte. Aber das bleibt wohl eine Utopie.

## Lichtblicke über Le Locle

Morgenröte bietet die zweite Transjurane von Besançon via Valdahon, Morteau nach Le Locle – La Chaux-de-Fonds. Werktags erreichen sieben Zugpaare die Uhrenmetropole: drei aus Besançon, drei aus Valdahon und eines aus Morteau, nicht sehr regelmässig und mit grossen Taktlücken. Am Wochenende sind es fünf Zugpaare: ein besseres Angebot als noch vor wenigen Jahren. Damals konnten nur vier kleine Triebwagen SNCF «73500 Balaine» überhaupt in die Schweiz vorstossen. Heute sind fünf der Diesel-«Autorails à Grande Capacité» zugelassen. Emissionsgrenzwerte, Zugsicherungsgeräte, Einstiegsstufen und Spaltbreite zu den Perrons bieten hohen Diskussionsbedarf zwischen der Schweiz und Frankreich. Sobald sie mit ERTMS ausgerüstet werden, könnten hier vierteilige Régio-lis-Triebzüge, die Mehrstromvariante mit Batterie oder die mit Wasserstoff betriebene Variante, aufs Schweizer Netz vorstossen. Zwei weitere Lichtblicke: Der Abschnitt Le Locle – Morteau wurde von beiden Infrastrukturbetreiberinnen gleichzeitig (!) modernisiert und SNCF Réseau hat den Abschnitt Valdahon – Morteau auf Vordermann gebracht. Um den Stau auf der Strasse über die Grenze beim Col des Roches aufzulösen, wäre allerdings ganztags ein Halbstundentakt angebracht.

Hier gebührt ein Blick über Le Locle hinaus. Die Haltestelle Le Crêt-du-Loche erhält ein Kreuzungsgleis und für die neue Direktlinie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds sind die Finanzen gesprochen. Das Vorprojekt mit zwei 50 Promille steilen Tunnels und einem Kreuzungsbahnhof in Cernier ist auf dem Weg zur Genehmigung. Ab Le Locle 29 Minuten, ab La Chaux-de-Fonds 15 Minuten bis an den See hinunter: Da wird ein dichter Anschlussfahrplan für die Grenzgänger zum Muss. Die «bagnole» dürfte dannzumal – erst 2037 – in der Garage bleiben. Am Himmel vergeht die Morgenröte meist rasch, im Neuenburger Jura und Richtung Morteau wird sie länger dauern, scheint aber hinter dem Horizont auf.

Die grossen Namen Simplon-Orient-Express, TEE Cisalpin oder Paris – Brig/Interlaken sind verschwunden.



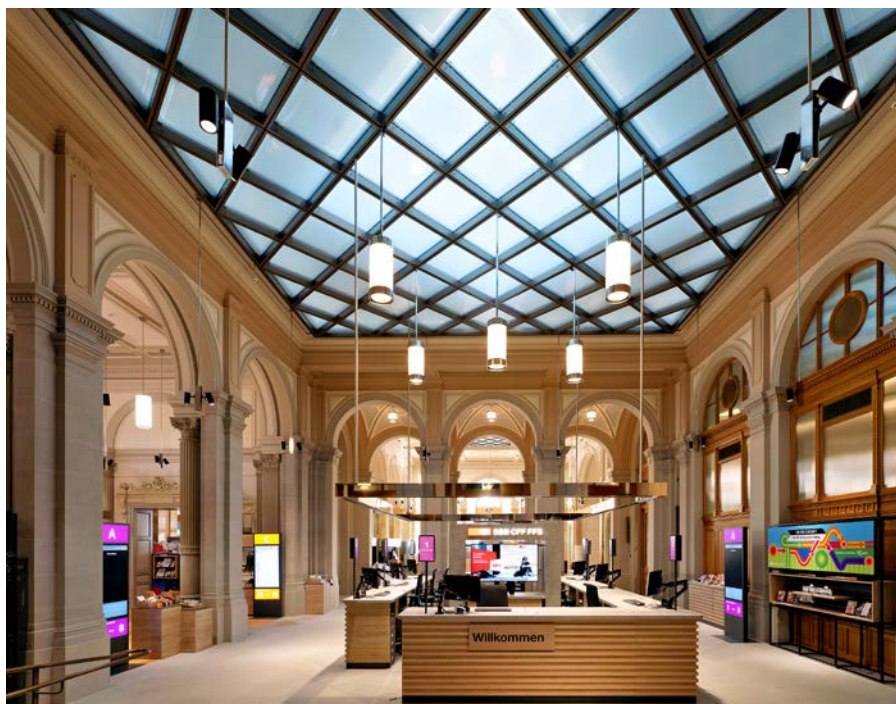
# Inspirationstische statt Schalter

Das neue SBB-Reisezentrum wurde im renovierten Südtrakt von Zürichs Hauptbahnhof eröffnet.

**Edwin Dutler** Am 8. Februar eröffneten die SBB in Zürich im denkmalgeschützten Südtrakt des Hauptbahnhofs ihr neues Reisezentrum. Die grosszügigen Räumlichkeiten wurden in den letzten Jahren aufwändig und professionell saniert und strahlen deshalb wieder in ihrem alten Glanz. Das Reisezentrum befindet sich gegenüber seinem bisherigen Standort auf der anderen Seite der grossen Bahnhofshalle.

Bei der Einweihungsfeier konnten wir uns selbst vom funktionellen Konzept überzeugen, welches bereits in 14 Reisezentren in der Schweiz realisiert wurde. Veronique Stephan, die Leiterin Markt Personenverkehr, erwähnte dabei, dass die bisherigen Erfahrungen der Kundschaft sowie des Personals der SBB bei der Realisierung des Reisezentrums Zürich berücksichtigt wurden, und betonte: «Ich bin überzeugt, dass wir mit dem modernen, neu gestalteten Reisezentrum noch besser auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden eingehen und ihnen einen noch persönlicheren Service bieten können.»

Die bisherigen Verkaufs-, Beratungs- und Geldwechsel-Schalter sind nun gemeinsam in einem offen gestalteten Raum zu finden, wobei verschiedene Zonen mit Service-Desks die unterschiedlichen Wünsche der Reisenden berücksichtigen. 130 Mitarbeitende der SBB warten darauf, die Kundinnen und Kunden von Montag bis Sonntag von 6.30 bis 21.00 Uhr zu bedienen. Wenn man jedoch persönliche Wartezeiten vermeiden möchte, so kann man unter [www.sbb.ch/termin](http://www.sbb.ch/termin) im Reisezentrum Zürich HB oder in einem anderen geografisch bevorzugten SBB-Reisezentrum



Grosszügig: Das neue Reisezentrum in Zürich HB.

Bilder: SBB

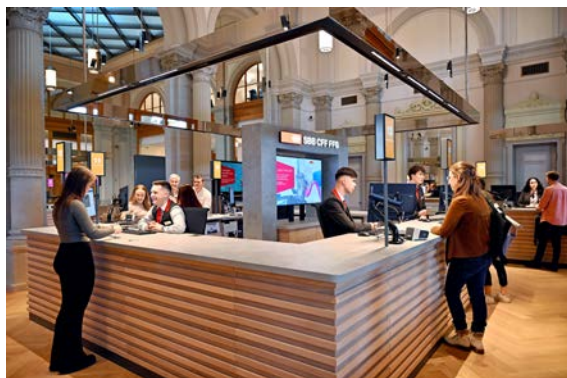
## So funktioniert das Reisezentrum

- An der Travel-Bar werden alle Kundenanliegen abgewickelt, die schnell erledigt sind.
- An der Change-Bar können die Kundinnen und Kunden Fremdwährungen wechseln und Western-Union-Transfers tätigen.
- Die Service-Desks, Freizeitberatungs-Desks und Beratungsecken sind ideal für längere, individuelle Beratungen rund um internationale Bahnreisen, Abonnemente, Gruppenreisen oder Ausflüge.
- Inspirationstische laden insbesondere Freizeitreisende ein, eine Vielzahl von Ausflugszielen interaktiv zu entdecken.
- Im SBB-Shop gibt es eine grosse Auswahl an Artikeln rund ums Thema Reisen.

einen Termin buchen und wird dann zur gewünschten Zeit ohne Warten bedient.

An den Inspirationstischen können Interessenten eine Vielzahl von Ausflugszie-

len interaktiv entdecken. Zusätzlich finden die Kundinnen und Kunden im integrierten SBB-Shop eine grosse Auswahl an Artikeln zum Thema Reisen.



Service-Desk und Travel-Bar: Englische Bezeichnungen liegen im Trend.

# Eine Frage von Sekunden

Der Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr ist für mehr Toleranz bei Billettkäufen kurz nach Abfahrt – aber nur im Zug.

**Gerhard Lob** Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs fördern den Erwerb von elektronischen Tickets. Doch wehe, wenn der Kauf des Billetts über das Handy erst einige Sekunden nach der Abfahrt erfolgt oder die Bestätigung zu spät eintrifft. Dann wird im Falle einer Kontrolle ein grosser Zuschlag fällig. Die strikte Kontrollpraxis basiert auf dem Tarif 600, den gemeinsamen Tarifnebenbestimmungen der Alliance SwissPass. Dort heisst es unter Ziffer 13.2.4.7: «Die Kundinnen und Kunden müssen vor Antritt der Reise (tatsächliche Abfahrt des Kurses) im Besitz des E-Tickets sein. Wurde das E-Ticket nach Abfahrt des Kurses gekauft und ist dieses für die befahrene Strecke gültig, hat die Kundin oder der Kunde den Zuschlag gemäss Ziffer 13.7.1.1 zu bezahlen.»

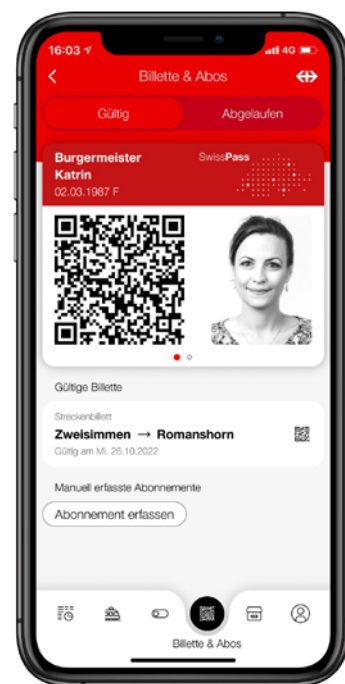
Die strikte Einhaltung dieser Regel hat einigen Unmut bei Kundinnen und Kunden ausgelöst, wie diverse Berichte in der Tagespresse zeigen. Auch im InfoForum 4/2023 (Seite 18) haben wir auf einen Fall hingewiesen. Im Dezember 2023 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Praxis, erst bei der Abfahrt gelöste Billette nicht zu akzeptieren, als nicht mit dem Perso-

nenbeförderungsgesetz vereinbar kritisiert. Marcel Hepp, stellvertretender Leiter Sektion Recht im BAV, erklärte gegenüber den Tamedia-Zeitungen: «Falls die Bestätigung auf dem Smartphone wegen einer Verzögerung kurz nach der Abfahrt erfolgt, darf dieser Person daraus kein Nachteil entstehen.»

## Strikt in Tram und Bussen

Inzwischen hat sich auch Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV), in die Diskussion eingeschaltet. «Eine Toleranz von zwei Minuten bei Trams und Bussen in Städten einzuführen, ergibt keinen Sinn», sagte er in einem im Februar veröffentlichten Interview mit «CH Media». Mit einer solchen Regelung könnten Kontrollen gleich ganz eingestellt werden, weil dann noch mehr Leute keine Billette kaufen würden.

«Man hätte das Gespräch mit der Branche suchen können.»



Swisspass und Billett auf einem Mobiltelefon.  
Bild: SBB

«In Zügen hingegen braucht es vielleicht eine höhere Toleranz. Solche abgestuften Regeln werden derzeit diskutiert», erklärte der VÖV-Direktor und kritisierte seinerseits das BAV. «Ich verstehe nicht, dass das BAV so laut Kritik übt. Man hätte das Gespräch mit der Branche suchen können. Zudem ist die Nulltoleranz nicht per se dumm, sondern je nach Transportmittel schlicht notwendig.»

# Zuschläge für «Schwarzfahrer» sollen steigen

Die Zahl der Passagiere ohne Billett in Zügen, Trams und Bussen steigt kontinuierlich. Werden die Bussen nun drakonisch erhöht?

**Gerhard Lob** Jährlich werden im öffentlichen Verkehr der Schweiz etwa 800 000 «Fahrten ohne gültigen Fahrausweis» entdeckt. Insgesamt dürften die umgangssprachlich als Schwarzfahrer bezeichneten Personen den öV-Unternehmen einen Schaden von rund 100 Millionen Franken zufügen. Die Transportbranche überlege daher, die Zuschläge fürs Schwarzfahren insbesondere im Wiederholungsfall massiv zu erhöhen, berichteten die Tamedia-Zeitungen im Februar.

Aktuell gilt für Reisende ohne gültigen Fahrausweis ein Zuschlag von 90 Franken, wenn sie zum ersten Mal erwischt werden.

Beim zweiten Mal sind es 130 Franken und beim dritten Mal 160 Franken. Hinzu kommt eine Fahrpreispauschale. Weiter steigen die Gebühren nicht mehr. Ab dem dritten Vorfall innerhalb von zwei Jahren kommt es in der Regel zu einer Strafanzeige bei der Polizei.

Seit April 2019 existiert ein zentrales Register für Schwarz- und Graufahrer. Dieses wird im Auftrag der gesamten öV-Branche von PostAuto betrieben. Per Ende 2022 waren dort 820 000 Personen registriert. Nach zwei Jahren werden Einträge in der Datenbank gelöscht, sofern der Zuschlag bezahlt wurde. Im Januar dieses

Jahres sind die Einträge gegenüber 2023 leicht gesunken, verharren aber nach wie vor auf hohem Niveau. Erfasst werden all jene Reisenden, die kein oder nur ein teilweise gültiges Billett besitzen.

Gemäss diversen Medienberichten stieg die Zahl der Schwarzfahrer insbesondere während der Corona-Pandemie stark an, weil die Verkehrsbetriebe ihre Kontrollen teils oder gänzlich eingestellt hatten. Seither wurde die Anzahl Kontrollen wieder erhöht, wodurch mehr Leute ohne Billett erwischt werden. Andererseits steigen für die öV-Betriebe die Kosten, wenn sie die Zahl der Kontrolleure erhöhen.



# Halbtax Plus: Gutes Angebot – falscher Name

Das neue Abo ist eigentlich eine Prepaid-Rabattkarte für den öffentlichen Verkehr.

**Bastian Bommer** Bereits im August 2019 hatte «ch-direct», die Vorgängerorganisation der Alliance SwissPass, in einer Preis- und Sortimentsstrategie erkannt, dass es eine geeignete Alternative zwischen dem Halbtax und dem Generalabonnement braucht. Besonders dann während der Corona-Zeit war das Bedürfnis der öV-Kundinnen und -Kunden nach einer flexiblen Lösung gross.

Vier Jahre später war es endlich soweit und diese Lücke wurde mit dem Halbtax Plus geschlossen, auch wenn der Name «Halbtax Plus» verfehlt ist und eine falsche Fahrt legt. Denn mit dem Halbtax hat dieses Abo nichts zu tun. Es handelt sich eigentlich um eine Prepaid-Rabattkarte für den öffentlichen Verkehr. Ein Beispiel (Halbtax Plus 1000): Für einbezahlte 800 Franken erhält ein Kunde 200 Franken Bonus, kann also innert eines Jahres Tickets im Wert von 1000 Franken erwerben.

Erfreut ist Pro Bahn Schweiz, dass das Guthaben nicht nur mit Easyride genutzt werden kann, sondern über alle digitalen Kanäle hinweg. Somit können auch (Spar-)Billette, (Spar-)Tageskarten, Klassenwechsel, Velo- und Hundefahrausweise sowie Sitzplatzreservierungen mit dem persönlichen Guthaben bezahlt werden. Auch macht das Halbtax Plus den öV für Jugendliche ab 16 Jahre attraktiver, welche bis jetzt den vollen Preis bezahlen mussten. Neu können Sie von einem Rabatt von 40 bis 47,5 Prozent profitieren.

Als nächsten Schritt erwarten wir, dass das Guthaben auch auf dem SwissPass hinterlegt und damit am Schalter oder Billettautomat ein persönliches Ticket bezogen werden kann. Somit würde der öV für noch mehr Kundinnen und Kunden attraktiver. Pro Bahn Schweiz erwartet aber, dass Sortimentsanpassungen in Zukunft schneller erfolgen und neue Angebote mit proaktiver und frühzeitiger Information eingeführt werden. Die Fahrgäste sollen rechtzeitig wissen, was für Möglichkeiten des Billett-sortiments verfügbar sein werden und was am besten zu deren Nutzerverhalten passt – dies alles im Sinne der Attraktivitätssteigerung der öV-Nutzung und der Steigerung des Modalsplits.

Als nächsten Schritt erwarten wir, dass das Guthaben auch auf dem SwissPass hinterlegt und damit am Schalter oder Billettautomat ein persönliches Ticket bezogen werden kann. Somit würde der öV für noch mehr Kundinnen und Kunden attraktiver. Pro Bahn Schweiz erwartet aber, dass Sortimentsanpassungen in Zukunft schneller erfolgen und neue Angebote mit proaktiver und frühzeitiger Information eingeführt werden. Die Fahrgäste sollen rechtzeitig wissen, was für Möglichkeiten des Billett-sortiments verfügbar sein werden und was am besten zu deren Nutzerverhalten passt – dies alles im Sinne der Attraktivitätssteigerung der öV-Nutzung und der Steigerung des Modalsplits.

Halbtax Plus	Erwachsene			Jugendliche unter 25 Jahren		
	Kundeneinlage (CHF)	Bonus (CHF)	Guthaben (CHF)	Kundeneinlage (CHF)	Bonus (CHF)	Guthaben (CHF)
Halbtax Plus 1000	800.–	<b>200.–</b>	1000.-	600.–	<b>400.–</b>	1000.-
Halbtax Plus 2000	1500.–	<b>500.–</b>	2000.-	1125.–	<b>875.–</b>	2000.-
Halbtax Plus 3000	2100.–	<b>900.–</b>	3000.-	1575.–	<b>1425.–</b>	3000.-

## Viele Ersatzbusse statt Bahnen

Rhätische Bahn zwischen Erfolg und Problemen: Passagierrekord und Lokführermangel.

**Gerhard Lob** Im vergangenen Jahr und auch Anfang 2024 kann sich die Rhätische Bahn (RhB) über eine noch nie dagewesene Nachfrage freuen. Gleichzeitig macht ihr der Lokführermangel zu schaffen. Obwohl noch nie so viele Lokführerinnen und Lokführer bei der RhB beschäftigt waren wie jetzt, reichen die aktuellen Personalkapazitäten nicht aus, um alle Dienste abzudecken. Bei einem Bestand von rund 280 Beschäftigten gibt es gemäss Medienmitteilung vom 25. Januar einen Unterbestand von zirka 15 Lokführerinnen und Lokführern. Um einer weiteren Überbelastung des Lokpersonals entgegenzuwirken und kurzfristige Zugausfälle zu verhindern, hat die RhB daher in Rücksprache mit den Bestellern Bund und Kanton punktuelle Anpassungen beschlossen. Das aktualisierte Angebot ist ab dem 11. März 2024 gültig.

sierte Angebot ist ab dem 11. März 2024 gültig.

### Filisur – Davos mit Ersatzbussen

Konkret bedeutet dies: Auf dem RhB-Netz werden rund drei Prozent der vorgesehenen Zugleistungen durch Bahnersatzbusse erbracht. Zu Randzeiten werden auf den Strecken Chur – Arosa und Chur – Disentis/ Mustér Züge durch Busse ersetzt: Zwischen Chur und Arosa werden morgens je ein Zug je Richtung und abends drei Verbindungen je Richtung mit Bussen geführt. Zudem werden die vier saisonalen Halbstundentakt-Zusatzzüge Chur – Arosa am Wochenende von Mai bis Oktober mit einem Bahnersatzbus geführt. Auf der Surselva-Linie wird abends auf dem Abschnitt Ilanz – Disentis/Mustér ein Zug je

Richtung durch einen Bus ersetzt. Ferner hat die RhB entschieden, im Jahr 2024 den Erlebniszug Ruinaulta nicht zu führen. Auch das Flügelzugkonzept wird leicht angepasst: So verkehren die RE4-Züge Landquart – Scuol-Tarasp nur bis Sagliains. Reisende steigen dort auf die R15-Züge Pontresina – Sagliains – Scuol-Tarasp um.

Im Abschnitt Davos – Filisur werden in der Zwischensaison (11. März bis 10. Mai und 28. Oktober bis 14. Dezember) alle Verbindungen durch Ersatzbusse geführt. Dies hat schon Proteste ausgelöst. In der Sommersaison verkehren mehrheitlich Züge. Verbindungen zu Randzeiten werden während der gesamten Dauer der Produktionsanpassung als Bahnersatzbus geführt. Diese und weitere Anpassungen sind im Online-Fahrplan ersichtlich.

# Der Aufstieg der Südostbahn

Die Privatbahn mit Sitz in St. Gallen ist zu einem nationalen Player geworden. Die Zeitschrift «LOKI» widmet ihr eine ganze Ausgabe.

**Gerhard Lob** Der 1. Februar 2024 war für die Südostbahn ein wichtiges Datum. An diesem Tag trat die 1000. Mitarbeiterin in das Unternehmen ein; eine junge Frau begann ihre Ausbildung als Lokführerin. Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) habe die Zahl der Mitarbeitenden in den letzten zehn Jahren praktisch verdoppelt, teilte das Unternehmen mit Sitz in St. Gallen mit. 2019 hatte die SOB noch rund 650 Mitarbeitende, danach folgte der Start in den Fernverkehr und ein entsprechendes Wachstum.

Im Vergleich zu den SBB mit einer Belegschaft von 34 200 Personen (Stand 2022), davon 15 100 Mitarbeitende im Personenverkehr, 3300 im Güterverkehr und 9800 in der Infrastruktur, bleibt die SOB personell klein. Nichtsdestotrotz ist sie zu einem nationalen Eisenbahnunternehmen aufgestiegen, deren Namen und Verkehrs-Dienstleistungen inzwischen weit über die Ostschweiz hinaus bekannt sind. Schon der Voralpen-Express, der seit 1992 St. Gallen und Luzern verbindet, galt in gewisser Weise als nationales Produkt. Doch endgültig im Fernverkehr angekommen ist die SOB mit dem Treno Gottardo zwischen Zürich/Basel und Locarno (IR 26/46) – seit dem Fahrplanwechsel 2020 in Betrieb – sowie der Verbindung «Aare-Linth» zwischen Bern und Chur (IR 35) seit Dezember 2021. Die kupferfarbenen Traverso-Züge werden in Kooperation mit den SBB betrieben und haben eine eigene Marke kreiert.



Monothematische Ausgabe: Das LOKI-Spezial Nr. 51.

Passend zum Aufschwung der Südostbahn hat die Zeitschrift «LOKI» vor kurzem ein Sonderheft (LOKI-Spezial Nr. 51) publiziert, das unter dem Titel «Die Südostbahn – Chancen packen, Neues wagen» die Geschichte dieses Unternehmens detailliert nachzeichnet. Die SOB entstand 2001 aus einer Fusion der ehemaligen Schweizerischen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Quantensprünge löste dann der erwähnte Eintritt in den Fernverkehr aus.

«Der Treno Gottardo der SOB mit den neuen kundenfreundlichen Traverso-Zügen und direkten Verbindungen von der Deutschschweiz ins Gotthardgebiet und ins

Tessin, die auch mit einem guten Marketing bekannt gemacht wurden, hat alle Erwartungen übertroffen. Ohne dieses Angebot wäre vermutlich der Zugsverkehr auf der alten Gotthardlinie über kurz oder lang eingestellt worden», schreibt Guido Schoch, Vorstandsmitglied von Pro Bahn Schweiz, in seinem Geleitwort, in dem er den Schweizer Privatbahnen ein Kränzlein windet.

Im 132 Seiten starken Heft zeichnet Autor Markus Löpfle fakten- und kenntnisreich die Entwicklung der SOB nach. Dabei wirft er auch ein Augenmerk auf die Visionen und Überlegungen der Gründerväter der Vorgängerbahnen der heutigen SOB und der an diesen Projekten und Erfolgen namhaft Beteiligten. Das Heft ist reichlich mit historischen und aktuellen Bildern und Kartenmaterial versehen. Schade nur, dass dem Innenleben der SOB-Züge ganz wenige Fotos gewidmet sind. Als Kunde erinnert man sich etwa gerne an den Fahrgastraum des Revivo-Wagens im Voralpen-Express.

Sicher ist: Die Südostbahn hat Schweizer Eisenbahngeschichte geschrieben. Und diese Geschichte geht weiter. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wird die Linie des «Alpenrhein-Express» von St. Gallen nach Chur kommen. Kurz danach verlässt der Architekt der jüngsten SOB-Expansionspolitik den rasenden Zug. Thomas Küchler, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schweizerischen Südostbahn AG, hat angekündigt, per Ende Januar 2025 in den frühzeitigen Ruhestand zu gehen.

## Flexible Abteile für Velos

**PD** Innovativ zeigt sich die SOB auch beim Rollmaterial. Seit Dezember 2023 werden flexible Abteile getestet, die sich im Handumdrehen in Veloabteile verwandeln lassen. Die Innenausstattung soll sich den Bedürfnissen der Reisenden anpassen lassen, denn diese ändern sich laut SOB je nach Uhrzeit, Wochentag oder Saison. Diese Abteile sollen etwas Abhilfe schaffen, um das Problem der Velotransporte in Zügen zu lösen.

Die Firma Erfindergeist aus Rorschachberg hat dieses neuartige modulare System entwickelt, das sich ohne grosses Umrüsten in die bestehenden Züge integrieren lässt. Es dauert keine Minute, um zwei Viererabteile auf die Seite zu klappen, die dafür eine Fläche für sechs Velos freigeben. Kinderwagen sind auf der gegenüberliegenden Seite vorgesehen. Die Piktogramme am Boden zeigen auf, wo was hingehört.



Piktogramme am Boden helfen den Fahrgästen.  
Bild: SOB

Die konfigurierbaren Abteile werden während eines Jahres in einem Flirt-Zug getestet.



# Gleiserneuerung in Etappen

Etliche SBB-Baustellen in der Westschweiz: Reisende müssen sich vielerorts auf Busersatzverkehr und längere Fahrzeiten einstellen.

**Hans Rothen** Um die 6000 Einsätze zu Gunsten der Infrastruktur fallen jährlich bei den SBB in der Westschweiz an. Das sind zirka 30 Prozent des gesamten SBB-Netzes. Zusätzlich stehen grosse Bauprojekte in der Region in Ausführung (Bahnhof Lausanne, Ligerz-Tunnel, etc.). Daneben verkehren täglich bis zu 2500 Züge auf dem Westschweizer Netz. Im ganzen Jahr 2024 werden um die 20 Baustellen Einschränkungen für die Reisenden zur Folge haben. Die SBB informierten die Medien Ende Januar in Lausanne.

Das bedeutet: Umsteigen auf Bahnersatzbusse, Ersatzfahrplan beziehungsweise Umleitung von Zügen (beispielsweise 16. bis 18. März IR Lausanne – Vevey via Puidoux-Chexbres, Regionalverkehr durch Busse). Beim Entscheid, ob es zum Streckenunterbruch mit Busersatz, mit Umleitung oder zu Nachtarbeit kommt, werden verschiedene Faktoren wie zum Beispiel die Auslastung der Züge berücksichtigt.

In den nächsten zehn Jahren sind zwischen Genf und Lausanne 146 Kilometer (und bis Bern sogar 320 Kilometer) Gleise

auszuwechseln. Dabei ist ausgeschlossen, die Strecke über Wochen zu sperren (wie es in Deutschland gemacht wird, siehe Artikel unten) oder über mehrere Jahre Nachtarbeit einzuplanen. Deshalb wird die Gleiserneuerung in Etappen geplant. Dies hat zur Folge, dass der Fahrplan jeweils punktuell angepasst wird.

Die Kosten für Erneuerungen und Ausbauten der Infrastruktur bis 2030 in der Westschweiz von 6 Milliarden Franken werden durch den Bund, Kantone, Gemeinden und die SBB getragen.

## Die wichtigsten Arbeiten zwischen Januar und Juni 2024

### Geplante Alternativen für die Kunden: Fahrplananpassungen, Busersatzverkehr



<p><b>1 Vernier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Modernisation de la gare</li> <li>– 01.01 – 14.12</li> <li>– Horaire travaux et rempl. offre TPG</li> </ul>	<p><b>7 Le Locle – Morteau*</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Travaux sur le réseaux SNCF</li> <li>– 04.03 – 31.10</li> <li>– Remplacement par bus</li> </ul>	<p><b>13 Denges-Echandens – Renens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Renouvellement des voies</li> <li>– 25.05 – 19.08</li> <li>– Horaire travaux</li> </ul>
<p><b>2 Twann**</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Modernisation de la gare</li> <li>– 01.01 – 04.05</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>	<p><b>8 Grandvaux – La Conversion</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stabilisation de talus aux abords des voies</li> <li>– 09-10.03</li> <li>– Horaire travaux</li> </ul>	<p><b>14 Cornaux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Renouvellement du pont ferroviaire</li> <li>– 08-11.03 / 15-18.03</li> <li>– Horaire travaux</li> </ul>
<p><b>3 Saxon*</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nouveaux appareils de voie</li> <li>– 09-12.02 / 23-26.02</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>	<p><b>9 Lausanne – Vevey*</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nouveaux appareils de voie</li> <li>– 16-18.03</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>	<p><b>15 Palézieux – Payerne**</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Automatisation, Lhand</li> <li>– 15.01 – 12.07 / 15.9 – 15.11</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>
<p><b>4 Ge-Sécheron - Chambésy **</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Renouvellement des voies</li> <li>– 11.02 – 14.06</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>	<p><b>10 Auvernier**</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Renouvellement des voies</li> <li>– 23-24.03 / 04-05.05 / 20-21.07 / 27-28.07 / 25-26.08</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>	<p><b>16 Payerne – Avenches*</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Automatisation, Lhand</li> <li>– 03-06.05</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>
<p><b>5 Satigny**</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Test nouvelles diagonales</li> <li>– 25.02 – 18.03</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>	<p><b>11 Vufflens-la-Ville*</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nouveaux appareils de voie</li> <li>– 27-29.04</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>	<p><b>17 Palézieux – Payerne*</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Automatisation, Lhand</li> <li>– 14-16.06</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>
<p><b>6 Solothurn – Moutier**</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Rénovation du tunnel du Weissenstein</li> <li>– 04.03.2024– 13.12.2025</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>	<p><b>12 Bienne – Sonc-Sombeval*</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Réfection murs de soutènement</li> <li>– 26-28.04 / 03-05.05 / 07-09.06 / 14-16.06</li> <li>– Horaire travaux et rempl. bus</li> </ul>	

\* Interruption totale - \*\* Interruption de nuit  
Etat au 29.01.24, sous réserve de modifications

**Lignes de la Broye**

Quelle: SBB

## Deutsche Bahn 2024: Verspätungen und Baustellen

**PD** Die Geduld und die Nerven von Zugreisenden in Deutschland werden schon unter normalen Bedingungen strapaziert. Verspätungen, verpasste Anschlüsse, geänderte Wagenreihungen, Zugausfälle und gelegentlich auch Streiks gehören inzwischen zum Bahnalltag. Rund jeder dritte Fernzug der Deutschen Bahn (DB) war 2023 unpünktlich: 36 Prozent der Halte wurden mit einer Verspätung von mehr als 5:59 Minuten erreicht. Die Pünktlich-

keitsquote im Fernverkehr lag damit noch tiefer als 2022. Ein Grund sind die vielen Baustellen. Die Schienen-Infrastruktur in Deutschland ist marode, viele Strecken sind dringend sanierungsbedürftig und entsprechend störanfällig.

Jetzt tut sich endlich was: Die DB hat mit einer umfassenden Sanierung ihres Schienennetzes begonnen. Die Kehrseite sind allerdings Einschränkungen, welche in diesem Jahr auch Schweizer Reisende

im Fernverkehr von und nach Deutschland spüren werden. Vom 15. Juli bis 14. Dezember ist beispielsweise die Strecke Mannheim – Frankfurt wegen Bauarbeiten für den Zugverkehr totalgesperrt. Die Eurocity-Züge von Zürich oder Interlaken-Ost nach Hamburg fallen zwischen Basel und Hamburg aus. Unbedingt vor Reiseantritt informieren! Eine Übersicht zu allen Baustellen findet sich hier: <https://www.bahn.de/service/fahrplaene/baustellen>.

# Nachrichten 1

## Pilotphase geht weiter .....

Um den Billettkauf im Bus zu vereinfachen und die Pünktlichkeit der Busse sicherzustellen, hat die Aargau Verkehrs AG (AVA) während eines Jahres ein kontaktloses Billettsystem auf der Linie 340 (Wohlen – Meisterschwanden) getestet. Ein Erwerb des Tickets bei Fahrerinnen oder Fahrern war somit nicht mehr möglich. Nun teilt die AVA mit, dass dieses System «nach der erfolgreichen Pilotphase» fortgesetzt wird. Damit wird die Buskasse definitiv abgeschafft. Der Billettkauf ist weiterhin an Billettautomaten und Verkaufsstellen sowie über Online-Kanäle möglich. (pd)



## Titel verteidigt .....

In keinem anderen europäischen Land ist Bahnfahren beliebter als in der Schweiz. Im Jahr 2022 hat jede Einwohnerin und jeder Einwohner durchschnittlich 61-mal die Eisenbahn genutzt und dabei insgesamt 2179 Kilometer zurückgelegt. Damit verteidigt die Schweiz einmal mehr ihren Spitzenplatz vor Dänemark (Anzahl Fahrten) und Frankreich (zurückgelegte Kilometer). Das zeigt der europäische Vergleich der Bahnfahrten und der dabei zurückgelegten Distanzen pro Person. Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra veröffentlicht diesen Vergleich jeweils im Dezember des Folgejahrs. (pd)



## Gemeinden bleiben im Boot

Seit Anfang Jahr gibt es die neue «Spartageskarte Gemeinde». In der Tagespresse sind immer wieder Artikel erschienen, in welcher Gemeindevertreter darlegen, warum sie beim neuen Angebot nicht mitmachen. Der Aufwand sei zu gross. Doch unter dem Strich scheinen wenige Gemeinden abgesprungen zu sein. Die Alliance SwissPass hält auf Anfrage fest: «Knapp 1100 Gemeinden boten die «Tageskarte Gemeinde» an. Die neue «Spartageskarte Gemeinde» ist aktuell bei 1060 Gemeinden und Städten erhältlich – somit fast gleich viele wie beim Vorgängerangebot, was wir als Erfolg werten.» (gl)

## Aufregung um ein Gipfeli

Die Geschichte warf einige Wellen. Eine junge Frau durfte auf der Strecke Bern – Lausanne nicht im SBB-Zugrestaurant sitzen

bleiben, weil ihr Konsum zu gering war. Sie hatte einzig ein Gipfeli bestellt, doch der Kellner forderte sie auf, auch etwas zum Trinken zu ordern. Damit ging er zu weit, wie «20 Minuten» berichtete. Die SBB entschuldigten sich denn auch für die Unannehmlichkeiten. «Es gibt natürlich keinen Mindestverzehr, um einen Tisch im Speisewagen zu bekommen», versicherte SBB-Sprecher Frédéric Revaz. Doch wäre man dankbar, wenn die Kunden zu Spitzenzeiten ihre Plätze nach dem Konsum für die nächsten Gäste räumten. (gl)

## Mehr Bettler in Zügen

In ihrer Ausgabe vom 4. Februar 2024 berichtete die Sonntagszeitung, dass in Zügen in der Schweiz vermehrt Bettlerinnen und Bettler anzutreffen sind, und dies trotz eines Verbots. Meistens stammten sie aus Osteuropa und müssten für ihre Familiencans arbeiten. Gemäss Pendlere-Foren hat das Phänomen in jüngster Zeit stark zugenommen. Die SBB sprechen von «saisonalen Wellenbewegungen von Bettlerinnen und Bettlern» in ihren Zügen. Die SOB hofft durch eine erhöhte Präsenz der Transportpolizei, diese Aktivitäten einzudämmen. Bei der Rhätischen Bahn werden auch Trickbetrügereien in Zügen und an Bahnhöfen festgestellt. (gl)

## Zuschlag für Swisscom

Die SBB hat entschieden, dass Swisscom Broadcast den Zuschlag für das neue Kundenfrequenz-Messsystem erhält, da diese die Zuschlagskriterien insgesamt am besten erfüllt. Die SBB arbeiten seit über zehn Jahren an grösseren Bahnhöfen mit einem Kundenfrequenz-Messsystem. Bisher haben die SBB beim Ein- und Ausgang und zum Teil auch im Bahnhof die Anzahl Personen gemessen. Vereinzelt wurden Personenströme dargestellt. Die Erfassung von Pendlerströmen und die Gewährleistung von Datenschutz hatte jüngst zu heftigen Diskussionen geführt. Die SBB halten fest: «Das Messsystem von Swisscom Broadcast erfasst keine personenbezogenen Daten.» (gl)



## Deutsche Bahn ist bunt .....

In Deutschland sind Hunderttausende von Menschen «gegen rechts» auf die Strasse gegangen. Da will auch die Deutsche Bahn nicht im Abseits stehen und hat unter dem Slogan «Wir sind bunt. #gegenRechts» Position bezogen und dies auch öffentlich kundgetan. Begründet wird das politische Engagement unter anderem wie folgt: «Wir bringen Menschen zusammen, überwinden Distanzen, leisten einen Beitrag zum Zusammenwachsen von Europa. Deshalb erheben wir unsere Stimme. Deshalb sagen wir klar und deutlich: Hass und Hetze, Diskriminierung, Rassismus und Antisemitismus haben bei der Deutschen Bahn keinen Platz.» (gl)



## Gastkommentare

# Züge von und nach nirgendwo

Anmerkungen zu den Problemen beim internationalen Fernverkehr und einigen Fantasieprojekten.

**Kurt Metz**

Nach London direkt mit der Bahn? Diese Idee geistert seit kurzer Zeit durch die Medien. Skizziert wurde sie erstmals im November letzten Jahres an der Fachtagung des Schweizer Reiseverbands in Parma von Philipp Mäder, dem Leiter Internationaler Personenverkehr der SBB. Zehn Länder und 120 Destinationen seien derzeit mit der Bahn direkt an unser Land angeschlossen, wusste er zu berichten. Frage ist allerdings wie und in welcher Qualität.

### Ungemach nach Norden ...

Mit Deutschland hapert es massiv: Kaum ein Zug von München nach Zürich kommt pünktlich an. In einem deutschen Fachmedium wurde kürzlich das Gerücht in die Luft gesetzt, diese Eurocity-Verbindung werde demnächst nur bis beziehungsweise ab St. Gallen verkehren. Eine etwas weniger drastische Massnahme wäre, dass Reisende in St. Gallen und Winterthur nur noch aussteigen dürften und der EC inner-schweizerisch nicht mehr im Fahrplan aufgeführt würde. Dies berichtete die Sonntagszeitung am 28. Januar 2024. Auf der Rheintalstrecke von Basel nach Norden sieht es kaum besser aus: Die Direktzüge nach Interlaken und Chur

sind oft dermassen verspätet, dass sie nur bis Basel fahren und die Passagiere dort umsteigen müssen. Die bevorstehenden Bauarbeiten Richtung Frankfurt mit Streckensperrungen über mehrere Wochen mit Umsteigen auf Busse sind auch nicht dazu angetan, die Beliebtheit der Bahn zu fördern (siehe Seite 11). Immerhin hat die DB 150 (!) neue Überland- und Gelenkbusse mit «hohem Komfortstandard» angeschafft, um das «Reiseerlebnis» etwas abzufedern.

### ... und nach Süden

Ähnliches droht auf der Lötschberg-Simplon-Achse Richtung Mailand: Da wird der Zugverkehr wegen Infrastruktur-Ausbauten im Sommer eingestellt. Passagiere steigen in Arona auf Busse um. Ihre Fahrzeit ist länger und die Sitzplatzkapazität ist geringer als jene der gut ausgelasteten Eurocity. Wie das aufgeht, ist noch ein Rätsel. Stehplätze?!

### Luftschloss London

Die SBB fabulieren von einer Direktverbindung nach London. Dieses ambitionierte Vorhaben präsentierte auch Véronique Stephan, Leiterin Markt Personenverkehr der SBB, anlässlich des Tourismus-Forums Schweiz des

Staatsekretariats für Wirtschaft Seco im November in Luzern vor versammelter Tourismusprominenz. Sie fand es vor diesen Profis, die täglich unter den chaotischen Zuständen leiden, nicht für nötig, auf die aktuellen Probleme hinzuweisen. Sie kündigte auch keine Anstrengungen an, wie die SBB den Missständen Einhalt zu gebieten planen. Es ist bekanntlich einfacher, die Flucht nach vorne zu ergreifen und vollmundig Ablenkungsmanöver zu führen als sich der Realität zu stellen. Es ist noch ein sehr langer Schienenweg von der Schweiz nach London. Wichtiger als für dieses technisch (unterschiedliche Signalisation- und Stromsysteme), organisatorisch (Sicherheits-, Pass- und Zollkontrollen für die Einfahrt ins Vereinigte Königreich bereits auf dem Kontinent) und finanziell (Trassenpreise, geeignetes Rollmaterial) komplexe Unterfangen Personal zu binden, wäre heute das engagierte Angehen und rasche Lösen der aktuellen Herausforderungen mit den Bahnen und Infrastrukturbetreibern unserer Nachbarländer. Dies bedeutet allerdings arbeitsintensive, persönliche Beziehungspflege, den Einbezug des im internationalen Verkehr erfahrenen Zugpersonals und die enge Zusammenarbeit aller SBB-Divisionen.

# Engagement für Träume

Zur Diskussion um die Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge.

**Kurt Metz**

Die SBB träumen von der Wiedereinführung der Nachtzüge nach Barcelona und Florenz – Rom – Neapel. Rollmaterial haben sie keines, und die ÖBB werden kaum einen ihrer mit Verzögerung nun gelieferten Nightjets für Strecken ab der Schweiz zur Verfügung stellen. Besonders wenn sie keinen Bezug zum Nightjet-Einsatzradius haben. Trenitalia kauft 370 neue Treno-Notte-Waggons für die inneritalienischen Strecken für über 730 Millionen Euro. Die SNCF

baut ihr abgespecktes Nachtzugesangebot in raschem Tempo wieder auf. Die Schweiz – mitten in Europa und in allen Himmelsrichtungen ideal gelegen für Nachtverbindungen über Distanzen von 800 bis 1200 Kilometer – zögert und zaudert. Schweizer «Fachleute» sprechen dem Nachtverkehr die Existenzberechtigung mit teils nur betriebswirtschaftlichen Argumenten ab. Oder sie propagieren den Bau von noch teureren Nachtzügen, die für den Tageseinsatz umgebaut werden können. In Analogie müssten wir unsere IC

und EC, statt in der Nachtpause in die Unterhaltswerkstätten zu senden, zu Schlaf- und Liegewagen konvertieren, um sie rund um die Uhr im Einsatz zu halten. In Hotels werden die Gäste um zehn Uhr morgens rauskomplimentiert und sie können die Zimmer meist erst ab 16 Uhr beziehen. Was in der Zwischenzeit geschieht, wissen wir alle. Das sollte man auch den Nachtzügen für ihre Passagiere zugestehen.

# Schneller ins Tessin und zurück

Ab März können mehr Personen- und Güterzüge durch den Gotthard-Basistunnel fahren. Ein Abschluss der Reparatur vor September ist unwahrscheinlich.

**Gerhard Lob** Ab dem 2. März 2024 fahren neu 38 statt wie bisher 31 Reisezüge pro Wochenende durch den Gotthard-Basistunnel (GBT). Es verkehren zusätzlich drei Züge am Samstagmorgen von Norden nach Süden und vier ab Sonntagnachmittag von Süden nach Norden. Das teilten die SBB mit. Dadurch könnten im Hinblick auf die bevorstehende Frühlings- und Osterzeit, in der die Nachfrage nach Reisen vom und ins Tessin zunimmt, 4300 zusätzliche Sitzplätze angeboten werden.

Weitere zusätzliche Kapazitäten durch den Gotthard-Basistunnel werden ab dem 25. März geschaffen. Ab dann verkehrt von Montag bis Freitag jeweils ein Frühzug vom Tessin Richtung Deutschschweiz (Abfahrt in Chiasso um 5.30 Uhr, mit Halt in Mendrisio, Lugano, Bellinzona, Altdorf, Arth-Goldau, Luzern, Olten – Ankunft in Basel um 8.56 Uhr). In Arth-Goldau besteht ein Anschluss nach Zug und Zürich. Der Frühzug ermöglicht es Pendlerinnen und Pendlern aus dem Tessin, rund eine Stunde schneller als aktuell in die Deutschschweiz zu gelangen.

Ebenso können deutlich mehr Güterzüge verkehren. Möglich ist der Kapazitätsausbau, weil die Züge ab diesem Zeitpunkt



Ein Giruno-Zug verlässt den Gotthard-Basistunnel beim Nordportal. Bild: SBB

auch unter der Woche durch das unbeschädigte Norddrittel der GBT-Weströhre fahren können. Dank der erhöhten Kapazität kann Güterverkehr von der Simplon- auf die Gotthardachse verlagert werden. Dies ist im Sommer von grosser Bedeutung, weil die Strecke zwischen Arona und Stresa wegen Bauarbeiten für den 4-Meter-Korridor auf der Strecke Domodossola – Milano vom 9. Juni bis zum 8. September 2024 ganz für den Zugverkehr gesperrt ist, wie die SBB in ihrer Medienmitteilung schreiben.

Das Tessin und Italien sind an Ostern besonders beliebte Reiseziele. Auch dieses Jahr bieten die SBB den Reisenden auf der Gotthardachse zwischen Gründonnerstag

und Ostermontag (28. bis 31. März) 49 Zusatzzüge und insgesamt rund 49 000 zusätzliche Sitzplätze. Ein Grossteil der Zusatzzüge verkehrt durch den Gotthard-Basistunnel. Dies ist möglich, weil der Güterverkehr über die Ostertage vermehrt über die Simplonachse umgeleitet wird, wodurch auf der Gotthardachse zusätzliche Kapazitäten für den Personenverkehr geschaffen werden können.

Am 10. August war auf Höhe der Multifunktionsstelle (MFS) Faido in Folge eines Radbruchs ein Richtung

Norden fahrender Güterzug entgleist, wodurch massive Schäden an der Infrastruktur entstanden sind. Die Reparaturarbeiten im Gotthard-Basistunnel verlaufen laut SBB planmässig. Doch dürfen durch die unversehrte Oströhre keine Personenzüge fahren, wenn Reparaturarbeiten in der Weströhre in Gang sind. Neben den Arbeiten an der Fahrbahn wurden die beiden Schnellfahrweichen in der MFS Faido ersetzt. Die SBB gehen weiterhin davon aus, dass sie den Normalbetrieb durch den Basistunnel im September 2024 wieder aufnehmen können. Eine frühere vollständige Wiederinbetriebnahme sei äusserst unwahrscheinlich, ist von Seiten der SBB zu erfahren.

## Geldsegen für Gotthard-Bergstrecke

**Gerhard Lob** Der Bund und die SBB wollen in den nächsten Jahrzehnten eine Milliarde Franken in die Gotthard-Bergstrecke investieren und so eine leistungsfähige Redundanz auf der Nord-Süd-Achse garantieren. Die Investition beschlossen der Bund und das Bahnunternehmen schon vor der Entgleisung eines Güterzugs im August 2023, wie die NZZ bekannt machte. Die Zeitung entnahm das Vorhaben einer Antwort der Landesregierung auf eine Interpellation der Urner Ständeratsmitglieder Josef Dittli (FDP) und Heidi Z'graggen (Mitte). Demnach sollen Tunneln, Brücken und die Fahrbahn auf der ganzen Strecke erneuert

werden. Grössere Investitionen seien von 2029 bis 2032 geplant.

Der Urner Regierungsrat hat die Antworten des Bundesrats erfreut zur Kenntnis genommen. Die zentrale Rolle der Gotthard-Achse im Schweizer Verkehrssystem werde durch Ereignisse wie den Unfall des Güterzugs im Gotthard-Basistunnel (GBT) oder die kurzfristige Schliessung des Gotthardstrassentunnels aufgrund von Trümmerteilen unterstrichen, hält die Urner Regierung fest. Solche Unterbrüche beeinträchtigen sowohl den internationalen wie auch nationalen Verkehr erheblich. Von der Tessiner Kantonsregierung ist keine Reakti-

on bekannt, obwohl dieser Entscheid massgeblich den Südkanton betrifft.

Zur Erinnerung: Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2020 war sogar von einer möglichen Stilllegung und einem Rückbau der Panoramastrecke (Bergstrecke) die Rede gewesen, da der Unterhalt jährlich viele Millionen verschlingt. Nach dem Unfall im August 2023 im GBT hat sich gezeigt, wie wertvoll die Bergstrecke ist, die seither von fast allen Personenzügen genutzt wird. Nur wenige Personenzüge können am Wochenende durch den GBT fahren (siehe Artikel oben).



# Nachrichten 2

## Besseres Italien-Angebot

Die SBB planen, ab 2026 das internationale Angebot nach Italien auszubauen. Details zum erweiterten Angebot gibt es bisher jedoch nicht. In Sachen Rollmaterial rüsten die SBB aber bereits auf: Sie haben für den Italien-Verkehr fünf zusätzliche Giruno-IC/EC-Züge bei der Firma Stadler bestellt. Das Volumen des Auftrags: 170 Millionen Franken. Zurzeit zählt die Giruno-Flotte 29 Kompositionen. Die Züge verkehren zwischen Basel/Zürich bis nach Lugano/Mailand und weiter nach Genua, Bologna und Venedig. 2022 wurden bereits weitere sieben Giruno bestellt, jetzt weitere fünf. Sofern die Lieferungen pünktlich erfolgen, wird 2026 die Flotte dieser einstöckigen Triebzüge 41 Kompositionen umfassen. (gl)



Val-de-Charmey FR sowie Zürcher Oberland ZH. Nun wird das Angebot auch im Winter ausgebaut. (pd)

## Stadler-IC für Saudi-Arabien

Der Schweizer Bahnhersteller Stadler wird InterCity-Züge nach Saudi-Arabien liefern, wie das Unternehmen Anfang Februar kommunizierte. Der Liefervertrag umfasst 10 Triebzüge mit einer Option auf weitere 10 Triebzüge. Der Wartungsvertrag umfasst die vollständige Wartung und die Lieferung von Ersatzteilen über einen Zeitraum von 10 Jahren für alle bestellten Kompositionen. Der Gesamtvertragswert der beiden Verträge beträgt zirka 600 Millionen Franken. Die Züge bieten Platz für 320 Fahrgäste und werden nach den neuesten europäischen und internationalen Standards konstruiert und speziell für die Klima- und Umgebungsbedingungen in Saudi-Arabien ausgerüstet. (pd/gl)

## Gutes Auftaktjahr

Die Aargau Verkehr AG (AVA) zieht in einer Medienmitteilung eine positive Bilanz des ersten Betriebsjahres der neuen Limmattal-Bahn, die ihren Betrieb im Dezember 2022 aufgenommen hat. Die hohe Nachfrage nach dieser neuen Stadtbahn habe die Erwartungen übertroffen, heisst es. Im ersten Betriebsjahr wurden 5,6 Millionen Fahrgäste befördert. Bei der Kundenzufriedenheitsumfrage des Zürcher Verkehrsverbunds im Sommer 2023 erzielte die Limmattal-Bahn 77 Punkte, was dem ZVV-Durchschnitt entspricht und auf eine hohe Akzeptanz bei den Fahrgästen hinweist. Die Linie erreichte zudem einen Pünktlichkeitswert von 97,4 Prozent, was sich mehr als sehen lässt. (pd/gl)



## Auffrischung für Infotafeln

Die SBB überarbeiten ihre Intercity-Neigezüge, die nach Schweizer Persönlichkeiten benannt sind und mit entsprechenden Info-Tafeln bestückt sind. Das Unternehmen hatte den bekannten Historiker Georg Kreis beauftragt, die Biografien der Berühmtheiten zu überprüfen, wie die «NZZ am Sonntag» publik machte. Kreis empfahl in seinem Gutachten, mehrere Tafeln auszuwechseln. Neben dem Text zum Clown Grock wird auch der Text zu Henry Dunant, dem Gründer des Roten Kreuzes, umgeschrieben. Ihm werden kolonialistische Tendenzen zur Last gelegt. (gl)

## Unfälle in Bussen

Immer wieder verunfallen Passagiere in öffentlichen Verkehrsmitteln, besonders in Bussen. Zwischen 2019 und 2020 kam es in der Schweiz zu 2000 dieser Unfälle, wie einem Artikel von RSI zu entnehmen ist. Im Jahr 2022 wurden 70 schwere Unfälle verzeichnet. PostAuto spricht von jährlich 10 gravierenden Fällen. Oft sind ältere Fahrgäste betroffen, die stürzen oder das Gleichgewicht verlieren. Ausgelöst werden die Unfälle zu 35 Prozent durch andere Verkehrsteilnehmende (Autofahrer, Fussgänger), die durch ihr Verhalten die Buschauffeure zum Bremsen zwingen. (gl)

## Rekord bei Bus alpin

Der Verein «Bus alpin» erschliesst mit regionalen Partnern die letzte Meile im Freizeitverkehr. Mit 125'760 transportierten Fahrgästen konnte im Sommer 2023 in den 19 Mitgliedsregionen das zweitbeste Ergebnis in der Geschichte von Bus alpin erzielt werden. Rekorde konnten gemäss Medienmitteilung in diesen sechs Regionen erreicht werden: Bergün-Albulapass GR, Gantrisch BE, Lenk-Simmmental BE, Pany-St. Antönien,

## Neue BAV-Direktorin

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 24. Januar Christa Hostettler zur neuen Direktorin des Bundesamts für Verkehr (BAV) ernannt. Die 49-jährige Solothurnerin ist seit vier Jahren Leiterin Markt und Kunden bei der PostAuto AG und Mitglied der Geschäftsleitung. Zu ihren künftigen Aufgaben gehört unter anderem die Weiterentwicklung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs in der Schweiz. Christa Hostettler wird ihre neue Funktion am 1. August 2024 antreten und Peter Füglistaler ersetzen, der in den Ruhestand tritt. (pd)

# Die Zelebration der Langsamkeit in wilder Landschaft

Die Centovalli-Bahn ist soeben 100 Jahre alt geworden. Die Strecke ist bis heute faszinierend und hat dank der Sperrung des Gotthard-Basistunnels Fahrgäste gewonnen.

**Gerhard Lob** Moderne Rolltreppen führen am Bahnhof Locarno in die unterirdische Haltestelle der Centovalli-Bahn. Hübsche Fotoposter an den Wänden geben einen Vorgeschmack auf die landschaftlichen Schönheiten, welche die Fahrgäste erwarten. Doch dieser urbane und unterirdische Halt steht irgendwie in Kontrast zur wilden Natur, durch welche die Meterspurbahn auf ihrem Weg ins italienische Domodossola führt. Eine Infotafel zur Geschichte dieses 1990 eingeweihten Tiefbahnhofs, dem Bau des 2,5 Kilometer langen Tunnels bis Locarno-Solduno und der jahrelangen Polemik zur gigantischen Kostenüberschreitung des gesamten Bauwerks sucht man allerdings vergeblich.

Rund 52 Kilometer trennen Locarno von Domodossola. Und es ist nach wie vor eine Art Wunder, dass diese Bahn dereinst das Licht der Welt erblickte und nur wenige Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkriegs ihren Betrieb aufnahm. Sie stellt bis heute die kürzeste Verbindung zwischen dem Tessin und dem Wallis dar, zumindest in Bezug auf die Distanz. Sie verbindet die Gotthard- mit der Simplonlinie.

Seit der Gotthard-Basistunnel wegen eines Unfalls teilweise gesperrt ist und die Reise in die Deutschschweiz vorübergehend eine Stunde länger dauert, hat die Strecke auch für den Personenverkehr zwischen Locarno und Lausanne, Genf oder Bern wieder an Bedeutung gewonnen – von Domodossola ist man in einer halben Stunde in Brig. Die Fahrgastzahlen sind zumindest gestiegen. Praktisch ist, dass das GA und die Tageskarten auch im italienischen Teil gültig sind. Ärgerlich ist aber, dass für die Nutzung der italienischen Panoramazüge ein kleiner Zuschlag verlangt wird.



Centovalli-Bahn 80 Meter über Grund:  
Die Stahlbrücke über den Fluss Isorno bei  
Intragna als Meisterwerk der Ingenieurskunst  
Bilder: FART SA

## Initiativer Stadtpräsident

Dass diese Bahn überhaupt existiert, verdankt sich vor allem der Initiative des einstigen Stadtpräsidenten von Locarno, Francesco Balli (1852-1924). Er setzte sich mit Vehemenz für diese Linie ein, die alles andere als einfach zu bauen war. 31 Tunnel, 83 Viadukte und 384 Kurven sprechen für sich. Allein der Anblick von Fotos aus der Bauphase macht schwindelig – ein Meisterwerk der Ingenieurskunst. Die Linie überwindet von Locarno (198 m ü. M.) bis an ihren Kulminationspunkt in Santa Maria Maggiore (831 m ü. M.) mehr als 600 Höhenmeter, und fast so viele geht es wie-

der abwärts nach Domodossola (273 m ü. M.). 32 Kilometer der Strecke liegen auf italienischem Staatsgebiet, 20 Kilometer auf Schweizer Seite. «Diese Bahn stellt ein Unikum dar, auch weil sie zu den wenigen Linien gehört, die die 1960er-Jahre überlebt haben, als fast überall auf den motorisierten Busverkehr umgestellt wurde», sagt Nicola Pini, Stadtrat von Locarno und Co-Autor des 100-Jahr-Jubiläumsbandes (siehe Kasten).

Auf Schweizer Seite wird die Bahn von den Locarneser Verkehrsbetrieben FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) gemanagt, in Italien, wo sie nach dem Vigezzotal benannt «Vigezzina» heisst, ist die italienische Gesellschaft «Società Subalpina Imprese Ferroviarie» (SSIF) zuständig. Zwei Länder, zwei Gesellschaften, zwei Kultu-





Wer mit der Centovalli-Bahn unterwegs ist, sollte es nicht eilig haben. Für die gut 52 Kilometer Wegstrecke werden nach wie vor 1 Stunde und 53 Minuten benötigt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt folglich bei zirka 30 km/h, Reisen wie zu Grosselterns Zeiten. Vor 100 Jahren waren die Züge kaum langsamer als heute. Und beim Studium alter Kursbücher kann man sich sogar die Augen reiben. 1961 gab es eine D-Zug-Verbindung für die Strecke in 1 Stunde und 39 Minuten – 14 Minuten schneller als heute. Abfahrt in Locarno: 9.43 Uhr, Ankunft in Domodossola 11.22 Uhr.

#### Feiern beidseits der Grenze

Das Datum der feierlichen Eröffnung der Centovalli-Bahn war der 25. November 1923. Und genau 100 Jahre später, am 25. November 2023, fand im Palacinema von Locarno ein Festakt für dieses Jubiläum statt, an dem auch der Direktor des Bundesamtes für Verkehr, Peter Füglistaler, als Redner teilnahm. Allerdings ist der Eindruck entstanden, dass das Jubiläum in den beiden beteiligten Ländern getrennt gefeiert wird, obwohl einige offizielle SSIF-Vertreter beim FART-Anlass in Locarno anwesend waren.

Auf italienischer Seite war das Jahr 1923 entscheidend, mit einem Festprogramm, das an allen Haltestellen gut sichtbar war. Auf Tessiner Seite ist das Jahr 2024 wichtig. Allerlei Aktivitäten gab es bereits, oder sie sind vorgesehen (Sonderbriefmarke, Modell in Swissminiatur, historischer Wagen im Verkehrshaus Luzern, offener Tag der Werkstätten, etc.), bei denen aber der grosse Wurf fehlt. Insbesondere wird ver-

ren: Das Zusammenspiel ist nicht immer einfach. Das zeigt sich nach aussen auch im unterschiedlichen Rollmaterial. Ende 2024 wird die FART übrigens neue und behindertengerechte Züge in Betrieb nehmen. Geliefert werden die Massanfertigungen von Stadler.

#### Der Jubiläumsband

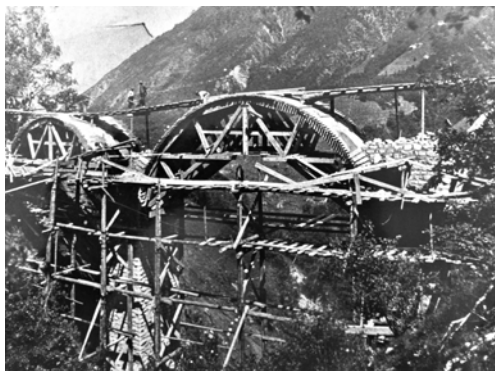
**GL** Zum 100-jährigen Geburtstag eines Unternehmens, insbesondere eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, gehört auch eine Festschrift. In diesem Fall hat der Bellinzoneser Verlag Salvioni in einem Schuber vier schmale Büchlein herausgegeben, in denen vier Autoren die Bahn und ihre Geschichte aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchten: aus historischer, architektonischer, touristischer sowie persönlicher Perspektive von Reisenden. Das Ganze wird in einer etwas gewöhnungsbedürftigen Grafik präsentiert. Erschienen ist das Werk einzig in italienischer Sprache:

*100 anni Centovallina, 1923-2023, Ferrovia Vigezzina-Centovalli, Salvioni Edizioni, Bellinzona 2023, 192 Seiten, 49 Franken*



säumt, Anlässe zu schaffen, welche die lokale Bevölkerung von italienischer und Schweizer Seite zusammenführen, so dass Domodossola und Locarno nicht nur durch architektonisch eindruckliche Brücken verbunden sind, sondern auch menschlich nachhaltige Bande entstehen könnten.

Internet: [www.vigezzinacentovalli.com](http://www.vigezzinacentovalli.com)



Kontraste: Ein Foto vom Bau der Bahnstrecke vor 1923 und die 1990 eingeweihte, unterirdische Haltestelle in Locarno-Muralto.

# Quando la galleria è troppa bassa

La S11 Chiasso – Como – Milano – Rho: deve essere limitata a Como San Giovanni?

**Mario Del Curto** Nello scorso mese di dicembre, la stampa ticinese e lombarda, segnalava un problema inerente alla linea S11 di Trenord Chiasso – Como San Giovanni – Milano Porta Garibaldi – Rho, poiché alcune corse si debbono attestare a Como SG. Trattasi delle tracce espletate con i convogli a due piani di tipo Caravaggio (Trenord) e Rock (Trenitalia), i quali non possono transitare dalla galleria storica di Monte Olimpino. Per raggiungere Chiasso dovrebbero bypassare Como SG, transitando dalla galleria destinata al traffico merci, scelta impossibile data l'importanza della città lariana. La zona della Lombardia in cui è incuneato il Canton Ticino, è una popolosa area metropolitana che confluisce nella grande Milano, l'uso dei convogli a due piani Rock e Caravaggio è ormai ineluttabile, dimostrando la non adeguatezza della storica galleria che unisce Como SG a Chiasso. Ne consegue che l'utente si trova disorientato, non raggiungendo la Svizzera.

Per risolvere la questione i rappresentanti dei viaggiatori lombardi propongono di prolungare la S10 (attualmente attestata a Chiasso al minuto 06) sino a Como SG, ove avverrebbe la coincidenza con la S11 al

medesimo marciapiedi. Come avviene oggi a Chiasso al minuto 06 (arrivo) e 13 (partenza) per Milano Garibaldi. In tal modo si otterrebbe una relazione garantita ad ogni 30 minuti con Milano, utilizzando al meglio il materiale rotabile in funzione al carico. La questione è stata studiata in base ad un uso razionale delle tracce da professionisti della materia. Resta da vedere cosa ne pensano, i vari attori coinvolti nella decisione: Canton Ticino, TILO, Trenord, Regione Lombardia. In pratica il discorso lombardo è chiaro: «Da Como SG a Rho ci necessitano i Caravaggio, non c'è scelta.»

In effetti i treni Rock e Caravaggio della Hitachi sono una presenza importante nel traffico regionale italiano, basti pensare che quelli in forza a Trenord sono ben 46, a cui vanno aggiunti quelli di Trenitalia (in origine destinati all'Emilia Romagna) pellicolati Trenord, in forza sulla linea di Porto Ceresio. Personalmente trovo questi treni razionali e comodi, adatti per il traffico di massa, l'epoca dei comodi vagoni italiani per le medie distanze è alla fine. La medesima situazione la troviamo pure in Svizzera, i vagoni EW IV sono sempre meno ed appaiono sempre di più convogli a due

piani, razionali per il trasporto di massa, ma privi di una ragionata comodità. In un certo senso la situazione della vecchia Monte Olimpino la troviamo pure da noi, con la limitazione dei transiti nella Galleria di base del San Gottardo, i treni a due piani non possono transitare sulla Linea Panoramica.

Nasce spontanea una domanda: come possiamo chiedere alla Lombardia di rinunciare ai Caravaggio, quando noi non abbiamo adeguato la linea storica del San Gottardo, asse basilare quando nella Galleria di base il traffico è interrotto? Sebbene si consideri ineluttabile la scelta di Trenord, appare però pure ineluttabile che in un futuro non molto lontano, RFI dovrà adeguare la vecchia galleria alle esigenze moderne. In caso contrario, Como potrebbe rimanere esclusa dai traffici interregionali e internazionali, ridando voce alla stazione comune Como-Chiasso, come sola scelta. Se il numero dei passeggeri dovesse aumentare, anche a sud delle Alpi dovranno essere impiegati dei treni a due piani. Per ora l'utente della S11 con destinazione Chiasso, se vedrà che il convoglio è un Caravaggio o un Rock, sappia dell'impossibilità di raggiungere Chiasso con quel treno.

## Wenn der Tunnel zu niedrig ist

**GL** Eine kuriose Geschichte erzählt Mario Del Curto von der Tessiner Pro Bahn Sektion. Es geht um die S-Bahn-Linie 11, welche Milano Porta Garibaldi und den Tessiner Grenzort Chiasso via Como verbindet und von vielen Grenzgängern genutzt wird. Die Bahnunternehmen Trenord und Trenitalia setzen dort neuerdings Doppelstockzüge des Typs Caravaggio und Rock ein, doch können diese nun nicht mehr bis Chiasso fahren, weil das Lichtraumprofil des Tunnels Monte Olimpino (zwischen Como und Chiasso) zu niedrig ist. Passagiere sind gezwungen, in Como San Giovanni umzusteigen. Del Curto vergleicht die Situation mit derjenigen am Gotthard, wo Doppelstockzüge nur via Basistunnel, nicht aber über die Bergstrecke verkehren können.



Doppelstockzüge des Typs «Caravaggio» (hier in Domodossola) sind in der Lombardei weit verbreitet.

Bild: Mario Del Curto



# Bancs publics, bancs publics...

Quais de gare: où sont les bancs et abris d'antan?

**Daniel Mange** Les entreprises de transport public rêvent de déloger les automobilistes du cocon douillet de leur voiture pour les exposer à l'environnement austère du bus ou du train: c'est ce qu'on nomme pudiquement le transfert modal. Ces entreprises seraient bien inspirées d'offrir un confort minimal à ces clients potentiels: des gares accueillantes, avec des places assises en suffisance, à l'abri des intempéries, constituent un bon point de départ... Deux mauvais exemples et un aménagement irréprochable illustrent ci-après le pire et le meilleur en la matière.

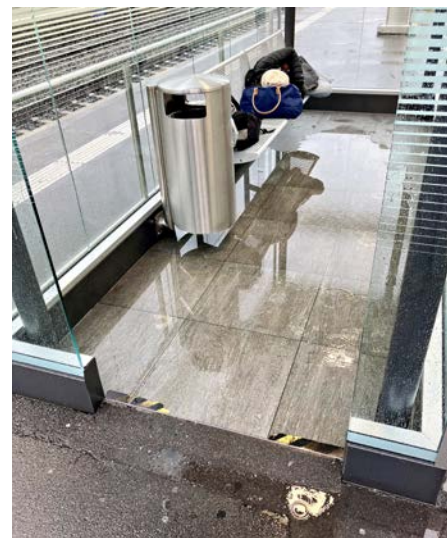
## Morges, quai des voies 2 et 3

La chaleureuse salle d'attente verdâtre, au centre de gravité du quai, chauffée l'hiver, abritée du soleil l'été, offrait aux voyageurs un répit bienvenu; elle a été rasée au profit d'une construction moderne qui cumule les inconforts: exportée à l'extrémité est du quai, elle reste inutilisable pour les usagers massés à l'ouest (photo à gauche). Ce parallélépipède rectangle, construit dans la trilogie béton-verre-métal, surchauffe l'été et gèle durant l'hiver: son ouverture est tout simplement dépourvue de porte



Nicht gerade einladend: Die modernen Warthäuschen auf den Perrons.

Bild: Daniel Mange



et, pour assurer une ventilation naturelle maximale, les parois qui le constituent, d'une largeur d'un mètre environ, sont judicieusement espacées d'une fente d'un demi-centimètre! Aucun chauffage bien sûr dans ce congélateur qui accueille sur ses bancs métalliques quatre passagers assis. En cas de pluie, l'absence de seuil garantit l'inondation; pour fuir la noyade, le voyageur pris au piège n'hésite pas à s'allonger en monopolisant tous les sièges disponibles (photo à droite)!

Sur le même quai, on retrouve huit places assises à l'ouest, ouvertes à tous les vents. Pour l'ensemble du quai, on dénombre donc douze places assises au total pour un espace où s'agglutinent, aux heures de pointe, des centaines de passagers.

Pourrait-on imaginer mieux, le jour où la gare de Morges sera transformée selon la seconde étape de sa planification: quai plus large, salle d'attente confortable construite avec les matériaux régionaux, essentiellement du bois, chauffée l'hiver et légèrement ventilée l'été?

## Genève, quai des voies 4, 5 et 6

Sur ce quai long d'un demi-kilomètre, on a bradé bon nombre de bancs publics pour laisser la place aux hordes de voyageurs fonçant vers leur train avec valises, vélocipèdes et autres trottinettes, emportant tout sur leur passage; d'autres prétendent que ces mêmes bancs, lits de

secours pour individus sans domicile fixe, ont été supprimés pour éradiquer les gêneurs... On oublie un peu vite qu'un certain nombre d'usagers ne sont plus tout jeunes, voire condamnés à une mobilité réduite: le banc public est un îlot de paix dans cet océan d'agitation.

Un bref recensement révèle l'existence de 32 places assises côté Lausanne, dont huit à l'abri des intempéries, et 27 places assises côté France, toutes à l'air libre. La partie médiane de ce quai, un véritable paquebot d'une largeur inouïe de 17 mètres, est totalement vierge de places assises; il est urgent ici de repeupler cet espace par une espèce en voie de disparition: le banc public, si possible à l'abri des sautes d'humeur de la météo.

## Renens (VD), le Rayon Vert

La passerelle «Rayon Vert» surplombe la gare de Renens en offrant aux usagers confort et esthétique; un banc public s'y étale sur pratiquement toute sa longueur (150 mètres!), et doit donc battre tous les records dans sa catégorie. Cet ouvrage unique a reçu en 2023 le prix du Flâneur d'Or décerné par l'association Mobilité piétonne suisse.

Dans cette curieuse époque où les trains roulent de plus en plus lentement et où les correspondances sont de moins en moins sûres, la qualité de l'accueil en gare n'est plus un luxe, mais une nécessité.

## Die Verwandlung der Warthäuschen

In seinem Artikel befasst sich Daniel Mange mit der Erneuerung von Perrons in Westschweizer Bahnhöfen. Dabei hat er festgestellt, dass praktische und häufig holzvertäfelte Warthäuschen verschwunden sind. An ihrer Stelle finden sich heute Häuschen mit wenigen Plätzen aus Glas, Stahl und Beton, in welche im Falle von Regen – da türlos – auch das Wasser hineinläuft. Sie sind im Sommer zu heiss, im Winter zu kalt. Glücklicherweise gibt es auch Ausnahmen. In der Passerelle «Rayon Verte» des Bahnhofs Renens findet sich eine 150 Meter lange Sitzbank.

Zusammenfassung des französischen Textes: Gerhard Lob

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

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

# Vom Niemandsland zum Schnittpunkt

Martin Stuber hat die Eisenbahngeschichte von Zug auf vorbildliche Weise erforscht.

**Lorenz Degen** Die Stadtbahn Zug gilt als Erfolgsmodell, im Bahnhof teilen sich die Linien von Zürich nach Luzern und Mailand, der öffentliche Verkehr ist über den ganzen Kanton Zug etabliert. Diese Entwicklung war jedoch Mitte des 19. Jahrhunderts nicht absehbar. Martin Stuber, Präsident der Pro Bahn Zentralschweiz, schildert in seinem neuen Buch die Kämpfe, bis Zug und seine Umgebung vom «Niemandsland» zu einem Schnittpunkt wurden.

Seinem sehr gelungenen Werk ging ein umfassendes Quellenstudium voraus. So zeigt der Autor beispielsweise die verschiedenen Projekte für den Standort des Bahnhofs und zitiert dabei aus zeitgenössischen Briefen und Berichten. Ein seitlich angebrachter QR-Code ermöglicht, diese eingescannten Dokumente auf dem Handy anzuschauen: ein leserfreundliches Novum in der Schweizer Eisenbahnliteratur. Jedoch gehört auch ein sorgfältig aufgearbeiteter Bildteil zum über 200 Seiten umfassenden Band.

## Gescheiterte und geglückte Bauten

Stuber versteht es, grosse Geschichten und kleine Episoden gleichermaßen unterhalt-

## Zum Buch

Martin Stuber: Lebensadern – Zuger Eisenbahngeschichte(n)  
Format: 21 x 27 cm, 208 Seiten in Farbe  
96 Seiten mit Fotos, Karten und Plänen  
110 Online-Seiten mit Textdokumenten und hochwertigen Illustrationen



Triner Media + Print Verlag,  
ISBN: 978-3-033-10249-1  
Fr. 39.- Erhältlich im Zuger  
Buchhandel, bei der Versandbuchhandlung des  
Minirex Verlages oder  
via [www.eisenbahngeschichte.ch](http://www.eisenbahngeschichte.ch)

sam zu präsentieren. Das Buch verfügt mit vielen Belegen eine wissenschaftliche Basis, richtet sich jedoch an ein breites Publikum. Die Gotthardbahn spielt eine wichtige Rolle, wobei der Verfasser auch heute kaum mehr bekannte Details herausarbeitet. Durch Geldknappheit musste beispielsweise der bereits begonnene Goldauer Tunnel 1876 eingestellt werden, so dass die Züge von Schwyz her bis heute über die lange Rampe den Schuttkegel des Bergsturzes erklimmen müssen, statt unterirdisch und

flach an den Zugersee zu gelangen. Stuber hat die ganze Tragik dieses ausgelassenen Projektes minutiös nachgezeichnet, ebenso wie das lange Ringen um den Bahnhof Steinhausen, der erst mit der neu gegründeten SBB umgesetzt werden konnte.

## Erinnerungen an die Menschen

Der Autor vergisst auch die fleissigen Hände nicht, welche die grossen Bauten geschaffen haben. So erinnert Stuber an die vielen Arbeiter und verweist auf die schwierige Quellenlage bezüglich der Zahlen. Ein besonderes Augenmerk gilt dem Schicksal von Franz Vital Lusser (1849-1927): Als Ingenieur war er auf zahlreichen Bahnstrecken tätig, mit dem Bau des Albistunnels gelang ihm sein «Meisterstück». Doch ein Schlaganfall setzte seiner erfolgreichen Tätigkeit ein jähes Ende. Viel Material liegt in den Staatsarchiven von Zug und Uri bereit für eine Biografie, schreibt Stuber, der Lussers Verdienste eindrücklich würdigt: «In seinem Herzen war er ein Tunnelbauer.» Eine so gründliche Aufarbeitung der Verkehrsgeschichte würde sich bestimmt mancher Kanton wünschen. Martin Stuber hat für seine Heimat Zug eine sehr wertvolle Arbeit geleistet.



Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Ingenieur Franz Vital Lusser (1849-1927), der auf zahlreichen Bahnstrecken tätig war und als Meisterstück den abgebildeten Albistunnel verwirklichte.

Bild: zvg



# Eine historische Schatzkiste

Eine Box mit Ansichtskarten der Rhätischen Bahn birgt viele Überraschungen.

**Lorenz Degen** Ansichtskarten erfreuten sich seit Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Verbreitung des Internets grosser Beliebtheit. Im Zeitalter des Smartphones werden nun immer seltener Feriengrüsse per Post verschickt. Hingegen eignen sich die Bildnisse vergangener Zeiten hervorragend als Sammlerobjekte.

Der Weber Verlag in Thun hat löblicherweise 100 Fotos der Rhätischen Bahn in einer Sonderedition herausgegeben. Die sogenannte «Postkartenbox» ist genau genommen eine «Ansichtskartenbox», denn Postkarten sind gemäss ihrer Definition nicht bedruckt, sondern lassen die Rückseite für den eigenen Text frei. Die Ansichtskarte hingegen, der Name sagt es, dient der Betrachtung eines Bildnisses. Aber dieser grafische Unterschied ist im heutigen Sprachgebrauch nicht mehr verankert und die Schönheit der Bilder leidet auch nicht. Alle Karten sind mit Adresszeilen und Briefmarkenfeld für einen Versand vorbereitet.

Die Vielzahl der Motive ist äusserst reizvoll: Sehr gut vertreten sind die Bernina- und die Albulabahn, auch die Engadiner-, die Davoser- sowie die Arosa-Linie sind oft abgebildet. Herrliche Aufnahmen zeigen den Brücken- und Tunnelbau sowie die Dampflokomotiven und die Bernina-Schneeschleuder in Aktion. Nur ein paar Bilder sind naturgemäss aus weniger touristischen Gegenden wie etwa der Surselva vorhanden. Keine Fotos sind von der Misoxerbahn enthalten. Der sorgfältige Druck und die perfekt aufbereiteten Schwarz-Weiss-Aufnahmen von der Bauzeit bis in die 1930-Jahre machen aus der Kartonschachtel eine wahre historische Schatzkiste.

Wer nun eine solche Box erwirbt, gerät unweigerlich in ein Dilemma: Diese wunderschönen Karten zu verschicken, wäre schade, dadurch würde die Sammlung

## Die Box

Postkartenbox Rhätische Bahn  
mit 100 Postkarten  
11,5 × 17 × 6,5 cm, Box  
Weber Verlag, Thun  
ISBN 978-3-03922-108-0  
49 Franken



zerstört und man könnte die Fotos selbst nicht mehr betrachten. Besser also, man kauft sich zwei dieser hübschen Schachteln: eine für sich selbst zum Behalten und die andere, um bei den Familienmitgliedern und im Freundeskreis wieder einmal für Briefkastenfutter zu sorgen. So freuen sich am Ende alle – Absender und Adressaten – an den Grüssen mit Bildern der Rhätischen Bahn.

# Würdigung der arbeitenden Frauen

Shirley Burman dokumentiert ein unbekanntes Kapitel amerikanischer Eisenbahngeschichte.

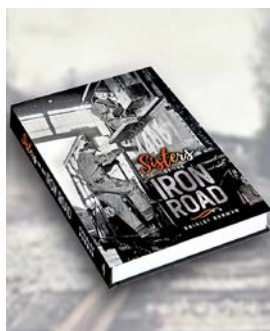
**Lorenz Degen** Frauen in der Welt der Eisenbahnen sind heute selbstverständlich. Ob im Fahrdienst als Lokführerinnen oder Zugbegleiterinnen, in den Werkstätten oder in der Administration, selbst im Verwaltungsrat der meisten Bahnen sind Frauen heute vertreten.

Dass dies nicht immer so war, zeigt das neue Buch der 90-jährigen Shirley Burman aus Sacramento (USA). Durch ihren verstorbenen Gatten, den Eisenbahnfotografen Richard Steinheimer (1929-2011), kam die Kalifornierin in Kontakt mit dem eisernen Pfad, dem «iron rail». Seither beschäftigt sie sich insbesondere mit der Stellung von Frauen bei den amerikanischen Eisenbahnen, über die sie Vorträge gehalten und Ausstellungen organisiert hat. Das Buch fasst ihre jahrzehntelange Forschungsarbeit vortrefflich zusammen und ist eine wahre Fundgrube an Biografien, die mit eindrücklichen Fotos umrahmt sind.

Burman schildert in zehn chronologischen Kapiteln die unterschiedlichen Berufsfelder und Lebensumstände einzelner Frauen, die sie teilweise noch persönlich gekannt hatte. Ein besonderes Kapitel widmet sie den beiden Weltkriegen: Während dieser Jahre gelangten Frauen in Arbeitsfelder wie den Lokomotivunterhalt, die bisher nur von Männern ausgeübt wurden. Es dauerte bis in die 1980er-Jahre, ehe Frauen dann diese Jobs wieder und diesmal dauer-

haft ausführen konnten. Die Sammlung der vielen unterschiedlichen Biografien machen das Buch zu einer Sozialchronik des amerikanischen Westens.

Man spürt die Hochachtung, die Burman vor den hart arbeitenden Frauen hat. Das Buch soll anderen Frauen Mut machen: «Ihre Geschichten sind eine Inspiration dafür, was Frauen erreichen können, wenn sie die Chance dazu erhalten.» Der Autorin gebührt grosser Respekt für dieses grandiose Werk. Eine solch gründliche Dokumentation über Frauen in Schweizer Eisenbahnberufen wäre wünschenswert.



## Zum Buch

Shirley Burman  
Sisters of the Iron Road  
SBS Publishing 2023  
ISBN 978-1-7923-9442-3  
65 US-Dollar (zirka 60 Franken)



# Wiederbelebung als Utopie

Die Erinnerungen an die 1963 stillgelegte Fleimstalbahn geben einen Einblick in die Eisenbahngeschichte Südtirols.

**Lorenz Degen** «Die Zeiten haben sich geändert, aber es ist und bleibt wichtig, das wenige noch Erhaltene zu retten. Um nicht zu vergessen!» Diese Worte am Ende des 330 Seiten umfassenden Buches fassen das Hauptanliegen des Autors Rolando Cembran (1943-2020) zusammen. Sein mit enorm umfangreichen Kenntnissen verfasstes Werk setzt der 1963 eingestellten Fleimstalbahn ein Denkmal.

Das Fleimstal liegt in östlicher Richtung zwischen Bozen und Trient. Planungen für den Bau einer Eisenbahnstrecke reichen bis in die 1890er-Jahre zurück, doch erst mit dem Ersten Weltkrieg nahm das Projekt konkrete Formen an. Der Kriegseintritt Italiens 1915 veränderte die Verkehrslage rasant, so dass das österreichisch-ungarische Militär den Bau einer Eisenbahn mit der Spurbreite von 76 Zentimetern vorantrieb. Vom Bahnhof Auer an der Brennerbahn wurde die Strecke über etliche enge Serpentinaen in die Höhe getrieben, um dann im Hochtal dem Bachlauf zu folgen und nach 50 Kilometern Predazzo zu erreichen. Für den Bau wurden etwa 6000 Arbeiter eingesetzt, davon 3600 Kriegsgefangene meist russischer Herkunft. Fer-

tiggestellt war die Strecke am 18. Januar 1918, elf Monate vor Kriegsende. Ziviler Verkehr war jedoch erst am dem 1. Februar 1919 erlaubt. Rolando Cembran hat eine Vielzahl von Bauplänen und historischen Fotografien ausgegraben, die diese Zeit vortrefflich illustrieren. Zudem hat er minutiös das Rollmaterial dokumentiert; auch berichtet er ausführlich über andere Bahnen in der Gegend. So entsteht in diesem wunderbaren Buch ein ganzes Panorama der Bahngeschichte Südtirols.

Die Annexion von Südtirol durch Italien nach dem Ersten Weltkrieg brachte der Bevölkerung viel Leid und der Fleimstalbahn eine grundlegende Veränderung. 1928/29

wurde sie auf Meterspur umgebaut und elektrifiziert.

Einige Dampflokomotiven gelangten nach Sardinien, Rolando Cembran beleuchtet sogar die Eisenbahn in Eritrea, das zu dieser Zeit italienisches Kolonialgebiet war. Der Zweite Weltkrieg brachte schwere Zerstörungen durch Bombenangriffe der Alliierten. Danach wurde die Bahn immer mehr vernachlässigt und durch den aufkommenden Autoverkehr stark konkurrenzisiert. Die Stilllegung war für 1960 geplant, konnte aber wegen fehlenden Bussen erst drei Jahre später umgesetzt werden. Am 10. Januar 1963 fuhr die Fleimstalbahn zum letzten Mal.

Geblieben sind Bahnhöfe, Tunnel und Viadukte. Ein Teil der Strecke wurde zu einem Radweg umfunktioniert. Dass die Fleimstalbahn jemals wieder aufgebaut werden würde, glaubt der Autor nicht, auch wenn er davon begeistert wäre: «Es wäre ein fantastischer Anblick, einen «Minuetto-Zug» von Auer über Cavalese bis nach Predazzo fahren zu sehen. [...] Sicher, es ist eine Utopie – aber der Mensch hofft eben, solange er lebt!»



## Zum Buch

Rolando Cembran: Eine Bahn ins Fleimstal. Athesia Verlag, Bozen 2023, 79 Euro. Das Buch ist im gleichen Verlag auch auf Italienisch erschienen: «Un binario per Fiemme»

## Firmen / Gönner

			<b>BERN MOBIL</b>
			<b>Gemeinden</b>
			BL: Läufelfingen GL: Glarus Nord UR: Erstfeld ZH: Aesch, Dietikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

## Teures Bahnfahren

Mit der Zunahme von Elektroautos werden Billettpreise künftig noch weniger konkurrenzfähig sein.

Die Errungenschaft der Elektroautos, deren Anzahl wohl Jahr für Jahr zunehmen wird, bringt nebst abgasfreien Fahrten vor allem dem Eigentümer deutlich tiefere Unterhaltskosten. Beispielsweise braucht ein E-Auto keinen Benzin- beziehungsweise Dieseltank, keine Einspritzventile und keine Zündkerzen mehr, was den Betrieb vereinfacht und verbilligt. Faktisch müssen lediglich noch die Versicherung, die Reifen und ein paar Franken für das Aufladen des Akkus bezahlt werden.

Wenn ich von meinem Feriendomizil in Brig einen Tagesausflug mit einem Streckenbillettt via Martigny nach Orsières (2. Klasse retour mit Halbtax) unternehme, so kostete mich das bisher stolze 38.20 Franken. Neu sind es seit dem jüngsten Fahrplanwechsel 40.80 Franken. Es hätte noch teurer werden können. Denn dank Intervention des Preisüberwachers und Konsumentenschutzverbänden betrug der Aufschlag nicht wie ursprünglich geplant 4,3 Prozent. Laut dem Amtlichen Kursbuch der Schweiz von 1981/82, damals noch mit Kilometerangaben, beträgt die Wegstrecke 101 Kilometer, also hin und zurück 202 Kilometer. Rechnet man nun pro gefahrenen Kilometer im Elektroauto 10 Rappen, so ergibt das rund 20 Franken. Bei der Bahn müssen fünf Personen für die Billette mehr als 200 Franken hinblättern.

Es ist offensichtlich, dass die SBB bei ihren Berechnungen bewusst in Kauf nehmen, dass sich die Schere zwischen der sich weiter anbahnenden «Billig-Konkurrenz» Elektroauto und den treuen Bahnfahrern noch weiter öffnet. Staus auf Strassen

## 27. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz



**Samstag, 4. Mai 2024, Bahnhof Balsthal**

**Das provisorische Programm:**

- 10:30 Uhr Eintreffen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, Start mit Kaffee und Gipfeli
- 11:00 Uhr Statuarischer Teil DV 24
- 12:30 Uhr Mittagessen
- 14:00 Uhr Interessante Führung durch das Depot in Balsthal
- 16:00 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 eine spannende Führung 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 6. April 2024.



### Ich nehme an der 27. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz vom 4. Mai in Balsthal teil:

- Ich werde am Mittagessen teilnehmen

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Datum / Unterschrift \_\_\_\_\_

#### Zustellung der Anmeldung bis zum 6. April 2024 an:

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

wird es in Zukunft noch viel mehr geben, einfach «unweltgerechter» mit Elektrofahrzeugen. Es ist schon speziell bei uns: Nutzer von Strassenverkehrs-Infrastrukturen durften abstimmen, ob sie mehr für

die Autobahnvignette bezahlen möchten, die Nutzer des öV haben bei der Billett-Preisgestaltung aber keine Mitsprache.

**Marcus Stoercklé jun., Basel**

## Kontakte Pro Bahn

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





# Das Ticket für Clevere

Mit der BLS zum günstigsten  
ÖV-Ticket: [bbs.ch/sparen](https://bbs.ch/sparen)