

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



Bild: Gerhard Lob

## Digital und bargeldlos

Nichts geht mehr ohne Handy: Selbst die Schliessfächer werden digitalisiert

Unter der Lupe: Die Bahn in den EU-Verhandlungen  
Gratis-ÖV in Luxemburg: Ein Augenschein



**Gerhard Lob**

Redaktor  
InfoForum

## D Rückkehr zur Normalität

In meiner Jugend reiste ich mit dem Zug über Nacht nach Rom oder Paris. Diese Städte erschienen unglaublich weit entfernt. Heute bringen uns TGV und Frecciarossa in wenigen Stunden in diese Metropolen. Längst haben wir uns an diese Geschwindigkeit gewöhnt. Das gilt im Kleinen auch für den Gotthard. Dank Basistunnel hat sich die Reisezeit zwischen Zürich und Lugano auf weniger als zwei Stunden reduziert. Doch der gravierende Güterzugunfall vom 10. August 2023 katapultierte uns in die Vergangenheit – die Fahrzeit verlängerte sich via Panoramastrecke um eine Stunde. Bei Erscheinen dieser InfoForum-Ausgabe sollte der Gotthard-Basistunnel wieder vollständig befahrbar sein; ein gutes Jahr dauerte es, die stark beschädigte Weströhre instand zu setzen. Ein Dank an alle, die die Reparatur und damit die Rückkehr zur gewohnten Normalität (und Geschwindigkeit) möglich gemacht haben. Wir wünschen gute und vor allem unfallfreie Fahrt durch die Röhren!

## F Retour à la normalité

Dans ma jeunesse, je prenais le train de nuit pour aller à Rome ou à Paris. Ces villes me semblaient alors incroyablement lointaines. Aujourd'hui, avec le TGV ou la Frecciarossa il ne faut que quelques heures pour rejoindre ces métropoles. Autant dire que nous nous sommes habitués à cette vitesse. À moindre échelle, cela vaut aussi pour le Gothard. Avec le tunnel de base, le trajet entre Zurich et Lugano prend moins de deux heures. Mais le grave accident provoqué par un train de marchandises le 10 août 2023, nous a catapultés dans le passé; le parcours s'est allongé d'une heure via la ligne de crête. Au moment de la parution de cette édition d'InfoForum, l'ouvrage devrait être à nouveau entièrement praticable. Il aura donc fallu plus d'une année pour remettre le tube ouest, fortement endommagé, en état de marche. Un grand merci à tous ceux qui ont réparé la ligné et oeuvré pour ce retour à la normalité (et à la vitesse) habituelle. Nous vous souhaitons une bonne traversée du Gothard, en toute sécurité!

## I Ritorno alla normalità

In gioventù ho viaggiato con il treno di notte per raggiungere Roma o Parigi. Queste città sembravano incredibilmente lontane. Oggi i treni TGV e Frecciarossa ci portano in queste metropoli in poche ore. Da tempo ci siamo abituati alla velocità. Questo vale anche, in scala ridotta, per il Gottardo. Grazie alla galleria di base, il tempo di percorrenza tra Zurigo e Lugano si è ridotto a meno di due ore. Il grave incidente al treno merci del 10 agosto 2023 ci ha improvvisamente catapultati indietro nel tempo, il percorso sostitutivo lungo la vecchia via ferroviaria è infatti più lungo di un'ora. Al momento della pubblicazione di questo numero di InfoForum, la galleria di base del San Gottardo dovrebbe essere di nuovo completamente accessibile; c'è voluto un anno abbondante per riparare la galleria ovest, gravemente danneggiata. Un sentito grazie a tutti coloro che hanno reso possibile la riparazione e quindi il ritorno alla normalità (e alla velocità). Vi auguriamo un buon viaggio attraverso la galleria, soprattutto senza incidenti!

## Inhalt

### Aktuell

Digitalisierung der Schliessfächer .....	3
Bargeld auf dem Abstellgleis .....	4
EU-Verhandlungen mit Konsequenzen für die Eisenbahn .....	6-7
InnoTrans: Gute Schweizer Beteiligung .....	8
BLS rettet Gestrandete mit Schiff .....	9
Nachrichten 1 .....	10
Tensol Rail: Die Wiege von Zahnstangen ....	12
Nachrichten 2 .....	13

### Blick über die Grenze

Luxemburg: Vorbildlicher Gratis-ÖV .....	14-15
Gerangel um Deutschlandticket .....	16

### ÖV-Literatur

Bahnwandern entlang der Gotthardbahn...	17
---	----

### Citrap Vaud & Astuti

Quel avenir? La représentation des intérêts des usagers des transports publics .....	18
Carte giornaliera: un confronto delle offerte .....	20-21

### Leserbrief

.....	21
-------	----

### Pro Bahn

Porträt PBS-Mitglied Thomas Branger .....	22
PB Zürich: Zum Tod von Urs Schaffer .....	23

### Frontbild:

Digitale Schliessfächer am Bahnhof Locarno

## Impressum

InfoForum 3/2024, Versand: 4. September 2024, Inserate- und Redaktionsschluss: 14. August 2024

### 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

Lorenz Degen, Edwin Dutler, Sandro Hartmeier, Bruno Roelli, Martin Stuber, Kaspar P. Woker, Astuti: Charly Guscelli; Citrap VD: Laurent Widmer

### 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 4/2024, Versand: 4. Dezember 2024, Inserate- und Redaktionsschluss: 13. November 2024  
InfoForum 1/2025, Versand: 26. Februar 2025, Inserate- und Redaktionsschluss: 5. Februar 2025

# Verzweiflung am Schliessfach

Die neuste Art der Gepäckaufbewahrung bei den SBB muss rein digital abgewickelt werden. Viele Kundinnen und Kunden sind überfordert.

**Gerhard Lob** Gewünschtes Fach aussuchen, Tür öffnen, Gepäck einstellen, Münzen einwerfen, Schlüssel drehen. Fertig. So war es lange Zeit. Und an vielen Bahnhöfen ist es immer noch so. Doch der Trend geht in eine andere Richtung. Auch bei den Schliessfächern der SBB ist Digitalisierung angesagt. Die neueste Version der Gepäckaufbewahrung, welche die SBB bisher in 19 Bahnhöfen eingeführt hat, ist rein digital. Kurz gesagt: Ohne Smartphone und Angabe persönlicher Daten keine Gepäckaufbewahrung.

Wie funktioniert das? Auf den geschlossenen Gepäckfächern befindet sich ein QR-Code, der mit der Kamera des Smartphones fotografiert werden muss. Dann erscheint eine Webseite, auf der die Nummer des Fachs ausgesucht werden kann. Dann muss die Mobilnummer, aber auch eine E-Mail-Adresse eingegeben werden. Schliesslich kommt die Aufforderung zur Bezahlung – mit Kreditkarte, Postfinance oder Twint. Für ein kleines Fach und eine reguläre Mietdauer von 6 Stunden sind es in der Regel 6 Franken.

## Entnervte Kunden: «So ein Mist»

Nach einem erfolgreichen Zahlungsvorgang leuchtet am Fach ein grüner Punkt auf, der gedrückt werden muss, um die Tür öffnen zu können. Erst danach kann das Gepäck eingestellt und die Tür geschlossen werden. Um ein Gepäckstück abzuholen, schicken die SBB via SMS und E-Mail als «Abhol-Code» einen Link zu, der aktiviert werden muss, um die Tür zu öffnen.

Zu den Bahnhöfen, an denen diese Form des Schliessfachs verwirklicht ist, gehört Locarno. Ein Augenschein vor Ort zeigt, dass viele Kundinnen und Kunden hoffnungslos überfordert sind, vor allem wenn die elektronische Bezahlung nicht funktioniert. Manche sind regelrecht verzweifelt. «So ein Mist», fluchen drei Männer, die mit einem Trolley und Rucksäcken vor den Schliessfächern stehen und ewig auf einem Handy rumtippen. Nicht wenige Kunden ziehen entnervt und unverrichteter Dinge wieder ab. «Dann nehmen wir den Koffer eben mit ins Restaurant», ist zu hören.



Diese Kunden haben sichtlich Mühe mit der Handhabung der digitalen Schliessfächer.

Bild: Gerhard Lob

Die SBB verweisen auf Anfrage darauf, dass die Internetverbindung am Bahnhof Locarno derzeit nicht genügend stabil sei. Kundinnen und Kunden, die aufgrund einer instabilen Verbindung das Schliessfach nicht öffnen oder schliessen können, werden daher gebeten, sich im Reisezentrum oder ausserhalb der Öffnungszeiten beim (notabene zahlungspflichtigen) «SBB Contact Center» zu melden. «Es kann zudem

## Digitale SBB-Schliessfächer

Die Standorte von digitalen Schliessfächern bei den SBB:

Aarau, Arth-Goldau, Brugg, Buchs SG, Burgdorf, Delémont, Lausanne, Lenzburg, Locarno, Martigny, Mendrisio, Morges, Romanshorn, Solothurn, Uster, Vevey, Wil SG, Zürich Enge, Zürich Stadelhofen.

Quelle SBB; Stand 19. Juni 2024

vorkommen, dass aufgrund schwankender Netzabdeckung (je nach Mobilfunkanbieter) die Verbindung des Smartphones zu wenig gut ist, um eine Verbindung mit den Schliessfächern aufzubauen», präzisieren die SBB. Bei einem weiteren Augenschein in Locarno war eine SBB-Mitarbeiterin vor Ort, die Kundinnen und Kunden bei der Buchung der Schliessfächer half.

Im Reisezentrum kann ebenfalls Gepäck deponiert werden. Und dort ist sogar eine Bezahlung mit Bargeld möglich. Nur sind die Öffnungszeiten der Reisezentren beschränkt. Im Falle Locarnos wird unter der Woche um 19 Uhr dicht gemacht, am Wochenende um 18 Uhr. Für Personen, die etwa nach einem Konzert oder einer Filmvorführung während des Filmfestivals ihr Gepäck abholen wollen, ist dies keine Alternative.

Fragen stellen sich auch in Bezug auf die eingegebenen Daten. Ohne Handy- >>>

# Der Trend ist eindeutig

Die BLS und weitere Verkehrsbetriebe setzen auf Billettautomaten, bei denen man nicht mehr mit Bargeld bezahlen kann. Die Politik will die Entwicklung bremsen.

**Gerhard Lob** Münzen, Noten, Bankkarte, QR-Code für Smartphone: Wer heute an einem Billettautomaten der BLS ein Billett lösen will, kann all diese Zahlungsmöglichkeiten nutzen. Vermutlich aber nicht mehr lange. Die BLS wird ihre rund 200 Billettautomaten in den Kantonen Bern, Luzern, Wallis, Freiburg, Neuenburg und Solothurn ab 2025 durch neue Modelle ersetzen – und die Bargeldfunktion dabei komplett abschaffen, wie die «Berner Zeitung» Anfang Juni berichtete.

Künftig sollen nur noch elektronische Zahlungsmittel akzeptiert werden. Der Grund dafür: Münztrommeln und Notenprüfer erhöhten die Kosten, die Automaten würden störanfällig, die Reparaturen seien teuer. Dazu kommt laut BLS: Der Anteil der Billettverkäufe an Automaten ist im gesamten Libero-Tarifverbund von rund 60 Prozent im Jahr 2019 auf unter 30 Prozent im aktuellen Jahr eingebrochen. Nur noch ein Drittel der am Automaten gelösten Billette wird mit Bargeld bezahlt, Tendenz rückläufig. Mittlerweile lösen die BLS-Kundinnen und -Kunden rund die Hälfte der Tickets über eine App.

Doch in der Politik kommt die Stossrichtung der BLS nicht gut an. Mit 76 zu 58



Ticket am Automaten: Umstellung auf bargeldlosen Betrieb geplant. Bild: BLS

Stimmen hat der Grosse Rat des Kantons Bern in der Sommersession eine Motion von Thomas Fuchs (SVP) überwiesen, der die Abschaffung der Bargeldfunktion als «völlige Ausgrenzung von älteren und behinderten Menschen sowie von Kindern» kritisiert hatte, da diese Personengruppen oft über keine Bank- oder Kreditkarte ver-

fügen. Das Parlament hat in seinem Sinne entschieden: Der Berner Regierungsrat soll sich bei der BLS für den Erhalt von Billettautomaten mit Bargeldfunktion einsetzen.

## Prepaid-Karte als Alternative

Derweil sorgt das Thema auch auf nationaler Ebene für Diskussionen, nachdem der Branchenverband Alliance SwissPass gegenüber «CH Media» angekündigt hatte, ab 2035 praktisch nur noch digitale Billette verkaufen zu wollen. Im Juni nahm der Ständerat nach dem Nationalrat eine Motion von Manuela Weichelt (Grüne) an, welche den Bundesrat dazu auffordert, geeignete Massnahmen auszuarbeiten, damit die subventionierten Verkehrsbetriebe Bargeld akzeptierten. Als Alternativen nennt Weichelt beispielsweise die Bezahlung per Prepaid-Karte. Verkehrsminister Albert Rösti sagte in der kleinen Kammer, der Bundesrat erachte es zwar nicht für angezeigt, den Transportunternehmen zwingende Vorgaben zur Bargeldannahme zu machen. Da die Motion aber angemessene, kundenfreundliche und zukunftsgerichtete Alternativen vorschlägt, etwa eine Prepaid-Karte, habe sich der Bundesrat für das Anliegen ausgesprochen.

>>> nummer und E-Mail-Adresse geht gar nichts. Die SBB dazu: «Daten, die aus buchhalterischen Gründen aufbewahrt werden müssen, werden nach der gesetzlichen Frist gelöscht. In den operativen Systemen werden die Personendaten (E-Mail-Adresse und Telefonnummer) nach 30 Tagen anonymisiert.»

Neben dieser neusten Variante gibt es bei den SBB die alte Variante der blauen Schliessfächer mit Schlüssel sowie mittlerweile an 17 Standorten rot-graue Schliessfächeranlagen, bei denen sowohl bar als auch mit Karte bezahlt werden kann. Die Kunden erhalten eine Quittung mit QR-Code, die sie beim Abholen einlesen müssen.

Angesagt ist nun aber die Umstellung der blauen Schliessfächeranlagen. Das



Rot-graue Schliessfächer: Kartenzahlung im Trend, aber Bargeld wird noch akzeptiert. Bild: Gerhard Lob

Münzannahme- und das Münzprüfsystem hätten das Ende ihres Lebenszyklus erreicht, heisst es. Auch sei die Wartung und Bewirtschaftung der Schliessfächer mit Münzannahme technisch aufwändig

und personalintensiv. Die blauen Schliessfächeranlagen werden daher nach und nach digitalisiert, wodurch ihre Lebensdauer verlängert wird. Diese Umstellung soll bis Ende 2025 abgeschlossen sein. Die SBB preisen die Umstellung auch aus ökologischen und finanziellen Gründen: «Die Umweltbelastung, der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck und der Energieaufwand des Upcyclings sind im Vergleich zur Beschaffung neuer Schliessfächeranlagen rund 80 Prozent niedriger, ausserdem ist das Upcycling wesentlich günstiger.»

Mit Kundinnen und Kunden, die das digitale Schliessfach benutzt haben, treten die SBB unmittelbar nach der Nutzung in Kontakt. Natürlich elektronisch per SMS. Sie bitten um etwas Zeit für ein Feedback: «Ihre Zufriedenheit ist uns wichtig.»



# Entspannt unterwegs

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

## **Reisegepäck**

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

**[bls.ch/gepaeck](https://bls.ch/gepaeck)**

## **Veloversand**

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

**[bls.ch/velo](https://bls.ch/velo)**

# Die EU und unsere Eisenbahn

Die Verhandlung über die Erneuerung des Landverkehrsabkommens ist von grosser Wichtigkeit für das Bahnland Schweiz. Was ist der Stand der Dinge?

**Martin Stuber** Seit dem 18. März 2024 verhandelt die Schweiz wieder mit der EU. Das Verhandlungsmandat machte der Bundesrat am 15. März öffentlich. Nachdem die Aushandlung eines institutionellen Abkommens vom Bundesrat gekappt wurde, wird nun an 14 sogenannten «Tischen» über verschiedene «Pakete» mit der EU verhandelt.

Bisher eher unter dem medialen Radar segelt die Erneuerung des Landverkehrsabkommens (LVA) – eben eines dieser Pakete. Dort werden auch alle die Eisenbahn betreffenden Fragen behandelt. Das Landverkehrsabkommen ist seit dem 1. Juni 2002 in Kraft, nachdem ihm der Souverän im Rahmen der Abstimmung zu den Bilateralen I mit 67,2 Prozent Ja-Stimmen zugestimmt hatte.

Gestützt auf Informationen aus einer hochkarätig besetzten Tagung des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) vom 2. Juli 2024 in Bern berichten wir über den aktuellen Stand der Verhandlungen in Bezug auf das Landverkehrsabkommen.

## Durchgezogene Bilanz

Dass bei der EU bei den wirtschaftlichen Beziehungen die obersten Grundprinzipien der vermeintlich allein seligmachende Wettbewerb und damit verbunden eine systematische Liberalisierung sind, ist bekannt. Dass dies für die europäischen Eisenbahnen bisher keine Erfolgsgeschichte ist, auch. Von den Versprechungen der vier sogenannten Eisenbahnpakete – Verbesserung des Angebots bei gesteigerter Qualität und günstigeren Preisen – sind positive Resultate an einem kleinen Ort.

Mit dem in Umsetzung begriffenen vierten Eisenbahnpaket setzt die EU noch einen drauf. Nun wird auch der Regionalverkehr für den Wettbewerb zwingend geöffnet, mit nur wenigen Ausnahmen. Gemäss einer von den Schweizer und Österreicherischen Eisenbahngewerkschaften in Auftrag gegebenen Studie zur Bahnpolitik der EU bringt die Ausschreibungspflicht mehr Probleme als gute Angebote.

## Das derzeit in der EU in Umsetzung begriffene vierte Eisenbahnpaket ist kein Thema im neuen Abkommen.

### Viertes Eisenbahnpaket ist kein Thema ...

Im Verhandlungsmandat vom 8. März 2024, das öffentlich ist (siehe Links im Kasten), steht zum LVA unter Punkt 13.4:

«Die schweizerischen Errungenschaften im Landverkehr (Tarifintegration und Taktfahrplan) und die in der Bundesverfassung verankerte Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene werden garantiert. Der rein nationale Verkehr (Langstrecken-, Regional- und Ortsverkehr) und das Recht, in Bewilligungen und Konzessionen für Transportunternehmen diskriminierungsfreie Bestimmungen zu Sozialstandards

festzuhalten, werden nicht beeinträchtigt. Das Kooperationsmodell im Bereich des internationalen Schienenpersonenverkehrs wird weiterhin möglich sein und die Zuständigkeit der Schweiz für die Vergabe der Trassen auf ihrem eigenen Territorium wird beibehalten. Die Regeln betreffend den internationalen Schienenpersonenverkehr dürfen insbesondere die Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz nicht verschlechtern.»

Das bedeutet konkret: Das derzeit in der EU in Umsetzung begriffene vierte Eisenbahnpaket ist kein Thema im neuen Abkommen. Das ist von der EU auch explizit so akzeptiert. Ausnahme ist die «technische Säule» dieses Pakets, deren Umsetzung im beidseitigen Interesse liegt.

### ... aber Umsetzung des dritten Pakets

Das bestehende Landverkehrsabkommen ist ein Bestandteil der Bilateralen I gewesen. Der Geltungsbereich ist im Artikel 2 festgeschrieben: «Dieses Abkommen gilt für den grenzüberschreitenden Eisenbahngüter- und -Personenverkehr sowie den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Es gilt nicht für die Eisenbahnunternehmen, deren Betrieb auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist.»

Beim grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr ist es inzwischen von der Schweiz weitgehend umgesetzt. Ebenfalls zur Anwendung kommen bei uns die «Technischen Spezifikationen Interoperabilität» (TSI).

Nicht umgesetzt hat die Schweiz die im dritten Eisenbahnpaket der EU festgelegte «Richtlinie 2007/58/EG – Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs» von 2007 und somit auch nicht diesen Teil des Landverkehrsabkommens (LVA).

Genau darum geht es nun in den Verhandlungen. Wie der Verhandlungsleiter der Schweizer Delegation bei diesem LVA-Tisch, Gery Balmer, in Bern ausführte, ist man auf gutem Weg, die Vorgaben des Bundesrates umsetzen zu können. Das bedeutet für die Umsetzung der Artikel 1 und 2 im Landverkehrsabkommen:

## Weiterführende Infos

Das Verhandlungsmandat und das Faktenblatt zum Landverkehrsabkommen:  
[www.eda.admin.ch/europa/de/home/bilateraler-weg/weiterentwicklung-bilateraler-weg/paketansatz.html](http://www.eda.admin.ch/europa/de/home/bilateraler-weg/weiterentwicklung-bilateraler-weg/paketansatz.html)

Die Präsentationen an der VöV-Tagung:  
[www.voev.ch/de/Service/content\\_?category=2573](http://www.voev.ch/de/Service/content_?category=2573)

Studie zur Bahnpolitik der EU:  
[sev-online.ch/site/assets/files/341242/08-24\\_sev\\_de.pdf](http://sev-online.ch/site/assets/files/341242/08-24_sev_de.pdf)



Fährt vielleicht bald durch die Schweiz: Frecciarossa 1000 von Trenitalia.

Bild: Wikicommons

- Die Trassenvergabe bleibt unter Schweizer Hoheit.
- Der vertaktete Personenverkehr darf nicht behindert werden.
- Der kooperative Verkehr (Zusammenarbeit von verschiedenen Bahngesellschaften im grenzüberschreitenden Personenverkehr) bleibt möglich.
- Es gibt eine Verpflichtung ausländischer Transportunternehmen zur Tarifintegration (GA-Akzeptanz).
- Die Sozialstandards werden auf Schweizer Territorium von der Schweiz gesetzt.
- Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen bleibt erhalten.
- Die Alpeninitiative wird abgesichert (kein Ausbau der Strassenkapazitäten durch die Alpen).

Diese Punkte sind offenbar von der EU bereits akzeptiert.

### Schweiz macht ihre Hausaufgaben

Das Normalspurnetz der Schweiz entspricht den Vorgaben der EU und ist interoperabel. Dazu übernimmt die Schweiz die TSI-Regelungen in die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung (AB-EBV). Seit 2017 können übrigens Züge mit ETCS das Netz befahren, eine Ausrüstung mit den proprietären Zugsicherungssystemen ZUB/Signum entfällt. Die Schweiz ist das erste Land in Europa, wo «ETCS-only» ermöglicht wurde. Damit unterstützt sie den seit 2000 liberalisierten Güterverkehr, dies vor allem im alpenquerenden Transitverkehr zur Umsetzung der Alpeninitiative.

Im Weiteren wurde der Zulassungsprozess für Rollmaterial vereinheitlicht und erfolgt heute durch die European Railway Agency (ERA). Die Schweiz hat ein Interesse, dort nach Abschluss der Verhandlungen Vollmitglied zu werden und nicht weiterhin als Drittstaat behandelt zu werden.

### Streit beilegen – aber wie?

Ziemlich sicher wird es bei der Anwendung des LVA Konflikte geben. So ist als

Beispiel denkbar, dass Trenitalia im grenzüberschreitenden Verkehr neue Direktverbindungen zwischen italienischen und deutschen Städten durch die Schweiz oder Österreich fahren und entsprechende Trassen beantragen könnte. Die Trassenvergabe geschieht weiterhin durch die Schweizerische Trassenvergabestelle TVS. Diese kann mit Rücksicht auf den Taktfahrplan Trassen verweigern. Übrigens ist es tatsächlich so, dass Trenitalia bereits 30 geeignete Frecciarossa-Züge (ETR 1000 mit Ausrüstung D/A/CH) bestellt hat, wohl für genau solche Projekte.

Welche Möglichkeiten wird Trenitalia haben, um einen allfällig negativen Trassenvergabe-Entscheid anzufechten? In seinem Verhandlungsmandat schreibt der Bundesrat zum angestrebten Streitbeilegungsmechanismus:

«Im Streitfall suchen die Parteien im Gemischten Ausschuss nach einer politischen Lösung. Bei fehlender Einigung im Gemischten Ausschuss kann jede Vertragspartei den Streit einem paritätischen Schiedsgericht unterbreiten. Wirft der Streitfall eine Frage betreffend eine Ausnahme von der dynamischen Rechtsübernahme auf und impliziert er keine Auslegung oder Anwendung von unionsrechtlichen Begriffen, entscheidet das Schiedsgericht den Streitfall ohne Einbezug des Europäischen Gerichtshofes EuGH.

Wirft der Streitfall eine Frage betreffend die Auslegung oder Anwendung einer Bestimmung eines Abkommens oder des EU-Rechts auf, deren Anwendung unionsrechtliche Begriffe impliziert, und ist die Auslegung dieser Bestimmung für die Streitbeilegung relevant und für eine Entscheidungsfällung durch das Schiedsgericht notwendig, so unterbreitet das Schiedsgericht diese Frage dem EuGH zur verbindlichen Auslegung. *In jedem Fall entscheidet das Schiedsgericht über den Streitfall.*» (Hervorhebung durch den Verfasser)

Weil ja die Kooperation der Bahnen weiterhin möglich ist, sollte man meinen, dass sich die SBB und Trenitalia irgendwie finden werden, ohne den Rechtsweg zu beschreiten.

### Ausnahmen auch beim Strassenverkehr

Der grösste Knackpunkt bei den Verhandlungen mit der EU liegt wohl im Prinzip der «dynamischen Rechtsübernahme» von EU-Recht durch die Schweiz. Respektive eben dabei, welche Ausnahmen bei dieser Rechtsübernahme gelten sollen. Neben den oben geschilderten kommt noch die Beibehaltung der auch für die Eisenbahn wichtigen Ausnahme im Strassenverkehr:

- In der Schweiz sind weiterhin höchstens 40-Tonnen-Lastwagen zulässig.
- Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bleibt und deren Höhe wird von der Schweiz festgelegt.
- Im Strassenverkehr dürfen im Ausland angemeldete Fahrzeuge weiterhin nur grenzüberschreitende Transporte von Personen und Gütern anbieten und nicht solche mit Start und Ziel in der Schweiz (Kabotageverbot).

# Eindrückliche Schweizer Beteiligung

Ende September findet in Berlin zum 14. Mal die internationale Fachmesse für Verkehrstechnik «InnoTrans» statt.

**Edwin Dutler** Vom 24. bis 27. September 2024 findet in Berlin die alle zwei Jahre durchgeführte grösste Messe zur Welt der Mobilität statt – die InnoTrans. Begleitet wird die Ausstellung durch ein hochkarätiges Rahmenprogramm. Es haben sich über 2700 Aussteller aus 56 Ländern angemeldet und es sind wieder zahlreiche Weltpremierer zu sehen.

Auch die Schweiz ist an dieser Messe sehr prominent vertreten. In der Halle 2.2 findet man den imposanten dreistöckigen Swissrail-Stand mit insgesamt 37 schweizerischen Ausstellern, darunter Stadler, Enotrac, Geste, Huber + Suhner, Schweizer Electronic oder Prose. Am Swissrail-Stand findet man auch den «Swiss Dac Hub»-Stand, wo Swissrail gemeinsam mit Mitgliedsfirmen und Partnern über das Thema «Digitale automatische Kupplung» informiert. Neben den fachlichen Informationen ist Swissrail auch für das leibliche Wohl besorgt. Auf dem dritten Stock des Stands ist eine grosszügige Fläche für Essen, Trinken und Zusammenkünfte reser-



Sehr zu empfehlen: Besuch an der Messe InnoTrans.

Bild: Swissrail

viert, wo am Donnerstag wiederum der bewährte Botschafter-Apéro stattfindet.

In der Infrastrukturalhalle 26 sind neun weitere Swissrail-Aussteller auf einem einstöckigen Stand vertreten, darunter Furrer + Frey und Arthur Flury AG. Die Aussteller auf den beiden Schweizer Ständen machen für die Reise zur InnoTrans auch ein umweltbewusstes Angebot: Für eine gemeinsame von Swissrail organisierte Fahrt mit dem Zug von der Schweiz nach Berlin und zurück haben sich 124 Personen angemeldet.

Auf dem Freigelände können über 120 Eisenbahnfahrzeuge besichtigt werden. Von Alstom sind dabei ein Coradia Stream

und ein Berlin-Tram zu sehen. Siemens zeigt den neuen Hochgeschwindigkeitszug für Ägypten, einen Mireo Smart sowie einen Vectrain mit einer Vectron-Lokomotive für den grenzüberschreitenden internationalen Verkehr. Die Firma Stadler ist mit folgenden acht neuen Schienenfahrzeugen vertreten: einem Prototyp des Regio-Shuttle Zero als Weltpremiere, einem Citylink-Tram-Train für die Saarbahn, einer bimodalen Class 99-Lokomotive für GB, einem Kiss-Cityjet für die ÖBB, dem Lösch- und Rettungstriebzug für die ÖBB, einem Flirt Akku für die DB, dem neuen Meterspur-Triebzug für die FART sowie einer neuen Wagengarnitur der U-Bahn Berlin.

## Nach 10 Jahren Bauzeit

Neuer Albulatunnel der Rhätischen Bahn (RhB) eröffnet.

**Edwin Dutler** Am 8. Juni 2024 wurde der neue Albulatunnel der RhB offiziell eröffnet. Die über 300 geladenen Gäste aus der Bahnbranche sowie Politik, Wirtschaft und Tourismus erlebten bei den beiden Tunnelportalen in Spinis und Preda sowie im neuen Tunnel ein abwechslungsreiches Programm mit einer fantastischen Lichtshow im Tunnel. Als Ehrengast machte Bundesrat Albert Rösti der RhB in Preda seine Aufwartung.

Der 5860 Meter lange neue Albulatunnel wurde in zehnjähriger Bauzeit parallel zum bestehenden Tunnel gebaut und ist mit diesem durch 12 Querstollen verbunden. Nach der Betriebsaufnahme im neu-

en Tunnel wird der alte Albulatunnel zum Sicherheitstunnel umgebaut. Die Gesamtkosten betragen 407 Millionen Schweizer Franken. Zeitgleich mit dem neuen Tunnel wurden die beiden Bahnhöfe Preda und Spinis behindertengerecht umgebaut. Preda besitzt nun ein zusätzliches separates Gleis für die beliebten Schlittelzüge.

Der Albulatunnel liegt auf der Strecke Chur – Thusis – St. Moritz und ist seit 2008 Teil des UNESCO-Welterbes «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina». Bei der Planung des neuen Tunnels arbeitete die RhB eng mit den Verantwortlichen der Denkmalpflege des Kantons und des Bundes zusammen. Sämtliche Änderungen



Grosses Interesse am Albulatunnel II: Impression aus Preda vom Publikumstag am 9. Juni.  
Bild: Andy Mettler (swiss-image)

des Erscheinungsbildes sowohl der Geländegestaltung als auch der Anlagen wurden berücksichtigt. Durch die erhöhte Tunnelgeschwindigkeit kann der Fahrplan der Albula-Linie ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 optimiert werden: Der längere Aufenthalt in Samedan entfällt und in St. Moritz wird neu eine Kurzwende eingeführt. Dadurch erspart sich die RhB eine Komposition im täglichen Normalbetrieb.



# Leises Gleiten im Wasser

Auf dem Vierwaldstättersee kreuzt das erste vollelektrische Motorschiff.

**Bruno Roelli** Ein Pfeifen über der Luzerner Seebucht – und der Bevölkerung ist klar, dass das Motorschiff «MS Rütli» sich fröhlich durchs Wasser pflügt und in der Bucht seine kleinen Runden dreht. Aus der Nähe ist der Dieselmotor zu hören. «Ist zu hören»? Nein, er «war zu hören»! Nun treibt ein Elektromotor das sich nun «eMS Rütli» nennende Schiff mit 245 PS an. Es war für das Bundesamt für Verkehr offenbar eine Herausforderung, die neue Antriebsart gesetzlich konform abzunehmen, denn es handelt sich um das erste vollelektrische Kursboot auf einem See. Die Batterieanlage wurde besonderer Aufmerksamkeit unterzogen. Das zwei Tonnen schwere «Monster» ist gut abgesichert, und im Brandfall werden die giftigen Gase über ein separates Entlüftungssystem abgezogen.

Die Medienfahrt führte leise übers Wasser. Der einzige Ton ist das kaum vernehmbare Plätschern – auch bei den maximal 20 Kilometern pro Stunde. Gar nicht mehr wahrnehmbar, – weder sicht- noch hörbar – ist der Schadstoffausstoss. Verbrauchte das MS Rütli vor der Pandemie noch durchschnittlich rund 7,9 Tonnen Diesel pro Jahr, was rund 21 Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoss entspricht, wird das eMS Rütli fortan



Renoviertes eMS Rütli: Das markant schrille Pfeifen ist verstummt. Bild: zVg

in der Nacht Strom beziehen. Pro Tag wird das Schiff in Abhängigkeit der Anzahl Passagiere etwa 120 bis 130 kWh benötigen.

Das schon in die Jahre gekommene Rütli ist bewusst nicht umfassend renoviert worden. So erweckt es innen und aussen den vertrauten Anschein eines friedlich und fröhlich zirkulierenden Schiffleins. Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees SGV als Betreiberin investierte 1,2 Millionen Franken also nicht in Kosmetik, sondern startet mit dem eMS Rütli die Aufrüstung ihrer Flotte in eine Zukunft mit nachhaltigem Energieverbrauch.

In Zukunft wird die SGV mit Blick auf die Energiewende weiterhin auf Kurs bleiben. Nebst bereits zwei Kursschiffen mit hybridem Antrieb ist der Antrieb mit Wasserstoff-Brennstoffzellen ein aktuelles Thema und soll beim MS Saphir im Winter 2025/26 Wirklichkeit werden.

Ein kleiner Wermutstropfen bleibt: Das beliebte markant schrille Pfeifen des MS Rütli ist verstummt. Die Freude über das neue «Öko-Schiff» wird das nunmehr ganz normale Horn aber auf die Dauer nicht trüben können. Gute Fahrt, liebe alte Dame, auf deiner dreimal täglichen Rundfahrt im Luzerner Seebecken während einer Stunde und 15 Minuten.

## Prompte Reaktion

BLS-Schiff im Schienenersatzverkehr als Retter in der Not.

**Edwin Dutler** Nach dem verheerenden Unwetter am frühen Abend vom 12. August waren in Interlaken gegen 1000 Reisende gestrandet, da die Bahn- und Strassenverbindung in Richtung Spiez unterbrochen war. BLS-Schiffahrt reagierte sofort und professionell. Das grosse Motorschiff «Stadt Thun» wurde nach Interlaken geschickt und fuhr dann am späten Abend mit den betroffenen Reisenden direkt nach Thun, wo sie auf den wartenden IC der SBB in Richtung Bern und Zürich umsteigen konnten.

Naturereignisse können immer wieder vorkommen. Meine monatelangen



Interrail-Erfahrungen in diesem Sommer haben mir jedoch gezeigt, dass eine solche betriebsübergreifende perfekte Zusammenarbeit bei Störungen im öffentlichen Verkehr ausschliesslich in der Schweiz funktioniert. Darauf können wir zu Recht stolz sein. Bewahren wir diese Errungenschaft für die Kundinnen und Kunden auch für die Zukunft. Das macht unseren ÖV einzigartig. Und natürlich geht ein grosser Dank an die BLS und an alle anderen Beteiligten.

Mit dem MS Thun, hier am helllichten Tag, konnten viele Zugreisende nach Thun gebracht werden. Bild: BLS

# Nachrichten 1

## Weniger bediente Schalter .....

Der Abbau von bedienten Schaltern geht weiter. Die SBB schliessen die Schalter an den Bahnhöfen Andelfingen, Bauma, Bubikon, Dielsdorf, Pfäffikon ZH und Wald per 1. Januar 2025. Die Umwandlung in Bahnhöfe ausschliesslich mit Selbstbedienung begründen sie mit den sehr tiefen Frequenzen und wenigen Billettkäufen an diesen Zürcher Standorten. Zurzeit gibt es in der ganzen Schweiz noch 120 SBB-Reisezentren, wobei der Kanton Zürich mit 32 Standorten oben aufschwingt. In vier Kantonen – in Appenzell Ausser- und Innerrhoden sowie in Ob- und Nidwalden – sind die SBB nicht tätig. (gl)



## Es bleibt viel zu tun .....

Ende 2023 lief die Frist zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bahnhöfen und ÖV-Haltestellen ab. Zu diesem Zeitpunkt waren 1089 der total 1800 Bahnstationen für Menschen mit Beeinträchtigung autonom benutzbar – 97 mehr als ein Jahr zuvor. Da die grösseren Bahnhöfe prioritär angepasst wurden, profitierten per Ende letzten Jahres zirka 80 Prozent aller Reisenden von behindertengerechten Umbauten. Das zeigt der neue Standbericht des Bundesamts für Verkehr (BAV).



## Komplikationen in Milano .....

In Milano Centrale sind neue Barrieren für den Zugang zu den Perrons installiert worden, um die Sicherheit zu erhöhen, wie es heisst. Um durch die Drehkreuze zu kommen, muss ein gültiger Fahrausweis eingelesen werden. Dummerweise ist das Lesegerät aber nicht in der Lage, Billette zu lesen und zu akzeptieren, die von ausländischen Bahnen – etwa SBB oder dem Verkehrsverbund Arcobaleno – ausgestellt wurden. Fahrgäste mit solchen Tickets müssen sich zum einzigen Gate begeben, das noch von Personal kontrolliert wird, was längere Wege zur Folge hat. Der Verkehrsverbund Arcobaleno empfiehlt, genügend Zeit einzuplanen, um zum Zug zu gelangen. (gl)



## Trams für die Ukraine

Für Lwiw hat das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) elf ausrangierte Niederflurtrams aus Bern gekauft, die für Menschen im Rollstuhl und körperlich Beeinträchtigte

besser zugänglich sind. Die Berner Trams erfüllen einen dringenden Bedarf der Stadt: Sie sollen auf einer neuen, verlängerten Linie das kürzlich eröffnete nationale Rehabilitationszentrum «Unbroken» anfahren, in dem jährlich bis zu 10 000 Zivilpersonen und Soldaten behandelt werden. Finanziert wird auch die Schulung des ukrainischen Personals aus Lwiw. Zudem deckt das Seco

die Kosten für Ersatzteile und die Unterstützung bei technischen Anpassungen, damit die Trams die lokalen Zulassungsanforderungen erfüllen, sowie den Transport der Fahrzeuge in die Ukraine. (pd/gl)

## Aus für Amsterdam – Basel

Fast wäre die trinationale Zug-Verbindung Amsterdam – Basel 100-jährig geworden, doch Mitte Juli wurde der ICE 104/105 als einziger direkter Tageszug zwischen den Niederlanden und der Schweiz sang- und klanglos eingestellt. Die SBB bedauerten, dass dieser Tageszug nicht mehr verkehren wird. Als Begründung wurden die vielen Baustellen genannt, welche den Betrieb des Direktzugs verunmöglichten. Für die Reisenden gäbe es weiterhin zahlreiche Verbindungen in die niederländische Hauptstadt: Einerseits den direkten Nachtzug, andererseits Tagesverbindungen mit einem Umstieg. (gl)

## Speis und Trank wird teurer

Elvetino, die Gastronomie-Tochter der SBB, hat die Preise im Speisewagen erhöht. Wie die Zeitungen von «CH Media» im Juli berichteten, kostet der Espresso neu 5,20 Franken und ein Gipfeli 2,60 Franken, also je 30 Rappen mehr als zu Jahresbeginn. Und ein Teller Gehacktes mit Hörnli etwa ist mit 22,50 Franken einen Franken teurer geworden. Als Grund für die Preisanpassungen werden steigende Personalkosten, die höheren Warenkosten für qualitativ hochwertige Rohstoffe sowie die zunehmenden Lieferkosten angeführt. In den letzten vier Jahren waren die Preise schon stark angestiegen. (gl)

## Leisere Züge

Die Massnahmen des Bundes für leisere Züge zahlen sich gemäss einer Mitteilung des Bundesamts für Verkehr vom Juli mit Verweis auf den entsprechenden Monitoring-Bericht aus. Die Anwohnerinnen und Anwohner von Bahnstrecken seien heute sogar einer deutlich tieferen Lärmbelastung ausgesetzt, als einst in den Schutzzielen angepeilt wurde. Nach den deutlichen Pegelreduktionen ab 2020 (faktisches Verbot sämtlicher, auch ausländischer Güterwagen mit Grauguss-Bremsen) sei eine Verstärkung der Messwerte festzustellen. (pd)

# WINDOW TO THE SWISS ALPS

Von Zermatt über 291 Brücken, durch 91 Tunnels und über den höchsten Punkt auf 2.033 Meter, dem Oberalppass, nach St. Moritz: Die Fahrt im Glacier Express ist der Klassiker unter den Panoramareisen durch die Schweiz und ist zu jeder Jahreszeit ein unvergessliches Highlight.

Steigen Sie ein!

[www.glacierexpress.ch](http://www.glacierexpress.ch)



# Zahn um Zahn

Das Unternehmen Tensol Rail in Giornico TI ist einer der wichtigsten Hersteller für Zahnstangen.

**Lorenz Degen** Degen Die Schweiz ist ein Land der Zahnradbahnen. Nirgendwo sonst gibt es so viele Strecken mit einer Zahnstange zwischen den Schienen. Vier Zahnradbahnen verkehren in Deutschland, zwei in Österreich sowie etliche im übrigen Europa. Auch in Nord- und Südamerika gibt es diese Spezialbahnen. Walter Hefti hat 1971 im Birkhäuser-Verlag das Standardwerk «Zahnradbahnen der Welt» herausgegeben, worin er eine einzigartige Übersicht vorlegte. 1976 folgte eine zweite und verbesserte Auflage. Seither ist kein Werk mit solcher Breite und Tiefe mehr erschienen.

Der weltweit einzige Hersteller von Rollmaterial für Zahnradbahnen ist Stadler Rail, der die Zahnrad-Technologie von der SLM Winterthur übernommen hat. Manche Bahnen mit sogenannten «gemischten Systemen» – also Streckenabschnitten mit und ohne Zahnstange – versuchen, sich aus der Abhängigkeit des Monopol-Herstellers zu befreien. Führend ist hier die Zentralbahn. Die Vision, ohne Zahnstange über den Brünigpass zu fahren, wird mittels technisch-praktischer Studien erforscht, an denen die TU Aachen beteiligt ist. Noch sind aber keine konkreten Ersatzlösungen gefunden. Vor allem die Talfahrt ist wegen den mehreren, voneinander unabhängigen Bremssystemen eine heikle Sache. Für reine Zahnradbahnen wie beispielsweise die Rigi- oder Jungfraubahn ist eine Abkehr von der Zahnstange kein Thema.

So lange es also noch Zahnradbahnen gibt, brauchen diese die entsprechende Infrastruktur. Die Firma Tensol Rail stellt in einer grossen Halle nahe dem Bahnhof Bodio – auf dem Gelände des ehemaligen Stahlwerks Monteforno – vier Bauarten von Zahnstangen



Eindruckliche Dimensionen bei Tensol Rail in Giornico: Zahnstangen-Weiche in der Montage für die Wengernalpbahn (oben); Blick in die Werkhalle (unten).  
Bilder: Lorenz Degen/Gerhard Lob

her: Abt, Strub, von Roll und Rigggenbach. Die Namen leiten sich von den Erfindern ab: Roman Abt, Emil Strub, die Firma von Roll und Niklaus Rigggenbach. Allerdings wird die Rigggenbach'sche Zahnstange kaum mehr bestellt, sagt Direktor Roberto Ballina. Diese wegen ihrer Form auch Leiterzahnstange genannte Gattung ist wegen ihrer vielen Komponenten und Arbeitsschritten sehr teuer in der Herstellung. Wenn möglich wird sie heute meistens durch das System von Roll ersetzt. Das System Locher gehört, da nur von der Pilatusbahn verwendet, nicht zum Grundangebot, könnte aber auch fabriziert werden.

## Zukunft der Stahlschwellen

Tensol Rail, die zur TrackNet Group gehört, montiert vor Ort auch ganze Zahnstangenweichen, die mit einem Spezialtransporter zum Kunden gefahren werden. Eine besondere Aufgabe stellte die Pikes-Peak-Bahn im US-Bundesstaat Colorado dar: Sie wurde komplett saniert, die Zahnstange wurde von Abt auf Strub gewechselt. Tensol Rail lieferte nicht nur den Oberbau, sondern auch das technische Know-how für die Wiederinbetriebnahme.

Zudem stellt Tensol Rail auch Weichen für Adhäsionsbahnen her. Ein weiteres Standbein sind Stahlschwellen in allen Spurbreiten. «Für diese Produktion wird viel Schrott verwendet», erklärte Jean-Louis Monnier, Direktor der TrackNet Group, anlässlich eines Firmenbesuchs der Bahnjournalisten Schweiz Ende Mai. Obwohl heute für schwere Lasten und hohe Geschwindigkeiten Betonschwellen verwendet werden, sieht er eine Zukunft für die Stahlschwelle: «Die Recycelbarkeit von Beton beträgt 10,5 Prozent, bei Stahl sind es 100 Prozent.»

# Nachrichten 2

## Transportpolizei mit Bodycams

Ab September 2024 setzt die Transportpolizei der SBB schweizweit Bodycams ein. Diese sollen laut SBB bei Konflikten deeskalierend wirken und so zur Sicherheit von Reisenden und Mitarbeitenden im öV beitragen. Die Polizistinnen und Polizisten kündigen die Aktivierung der Bodycam jeweils mündlich an, sofern es die Situation erlaubt. Bei Aktivierung blinken die drei Front-LED rot und ein Signalton ertönt. Zugriff auf diese Aufnahmen haben ausschliesslich spezialisierte Fachkräfte der Transportpolizei zu Beweis-zwecken. Nach 100 Tagen werden die Daten automatisch gelöscht, sofern keine Editionsverfügung der Untersuchungsbehörde zur Herausgabe der Daten vorliegt. (pd)



struktur, sagte Daria Martinoni, Verantwortliche für den SBB-Fahrplan. Künftig solle es nur noch Ausbauten geben, wenn ein klarer Kundennutzen ersichtlich ist, sagte sie. Die Ausbaubeschlüsse des Parlaments seien finanzierbar, teilte hingegen das Bundesamt für Verkehr mit. (gl)

## Scham über Kontrolleur

Eine kuriose Geschichte erzählten die TA-Medien Mitte Juli: Demnach wurde eine 81-jährige Seniorin aus Deutschland auf der Strecke Basel – Zürich mit 252 Franken gebüsst, als sie von Freiburg i.Br. nach Wien unterwegs war. Grund: Auf ihrem ausgedruckten Ticket stand als Vorname «Heidi», nicht «Heidemarie» wie auf ihrer Bahncard. Für die Frau gab es gleichwohl ein Happy End: Aus Scham über die Schweizer Spitzfindigkeit des Kontrolleurs übernahm ein anderer Passagier die Busse. Angeblich haben sich die SBB sich auf die Suche nach dem Wohltäter gemacht, um die Auslage zurückzuerstatten. (gl)

## «InnoTram» in Zürich

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben ein Cobra-Tram zu einem Testfahrzeug umgerüstet, um Innovationen im Alltagsbetrieb zu prüfen. Eine Besonderheit des «InnoTrams» ist das «Touchless Boarding». Dabei öffnet sich die Türe dank eines Sensors durch einfaches Winken vor der Taste. Der Knopfdruck entfällt. Zudem werden unter anderem eine neue Sonnenschutzfolie sowie eine neue LED-Beleuchtung getestet. Welche der Innovationen dereinst in allen VBZ-Trams eingeführt werden, ist noch offen. Sie müssen sich beim Test im Fahrbetrieb bewähren, einen Mehrwert bringen und robust sein. Das InnoTram fährt bis mindestens Ende 2025. (pd/gl)



## Design-Preis für SOB-Veloabteil

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) testet in einem Pilotversuch derzeit ein flexibles Abteil für Velo und Gepäck. Eine internationale Expertenjury hat dem Konzept «Innovative Flächenbewirtschaftung im Zug» (IfiZ) nun einen «Red Dot Award» in der Kategorie Züge, Flugzeuge und Wasserfahrzeuge verliehen, wie die SOB mitteilte. Der mit dem neuen Abteil umgerüstete Flirt-Zug ist bis im Dezember 2024 auf verschiedenen SOB-Linien im Einsatz. (pd)



## Umbau der Schüttelzüge

Knapp zehn Jahre nach Anschaffung der FV-Dosto-Züge planen die SBB, diese umzubauen und den Fahrkomfort zu verbessern. Dies machte SRF bekannt. Mit anderen Worten: In den Zügen soll es bald weniger schütteln. Zu diesem Zweck könnten alle Drehgestelle der 62 FV-Dostos angepasst werden. Derzeit werde mit der Herstellerin Alstom an einem Prototyp getüftelt. Dieser soll schliesslich in einem Jahr auf die Schiene kommen. Bewährt sich das Modell, könnten sämtliche Dostos bis 2030 fertig umgebaut sein, heisst es. Die SBB haben das Unterfangen noch nicht offiziell kommuniziert. Angeblich wollen die SBB die Kosten im Rahmen des Unterhalts dieser Züge selbst tragen. (gl)



## Saniertes Depot in Erstfeld

Am 26. Juni haben die SBB und SBB Historic das frisch sanierte Depot in Erstfeld mit der Urner Regierung, der Gemeinde Erstfeld sowie geladenen Gästen feierlich eingeweiht. Die umfangreiche Sanierung der denkmalgeschützten Depotanlage in Erstfeld umfasste die Restaurierung von drei historischen Lokremisen und einer Schiebepöbühne. In Erstfeld sind «Gotthard-Fahrzeuge» wie etwa das legendäre «Krokodil» untergebracht. Die neue Ausstellung «Berg. Strecke. Die Geschichte der Eisenbahn am Gotthard» bietet vertiefende Informationen. Sie ist für das Publikum bis im Oktober jeden ersten Samstag im Monat zugänglich. (pd)

## Hickhack um Bahnausbau

Die SBB bekunden Mühe mit milliarden-teuren Bahnausbauten «ohne Konzept». Zuletzt entstanden bei regionalen Projekten Mehrkosten von 6,9 Milliarden Franken, schrieb die «SonntagsZeitung» am 18. August. Das Parlament habe die Ausbauten abgesegnet, obwohl weder ein Bedarfsnachweis noch ein Angebots- und Fahrplankonzept vorlagen. Prioritär brauche es genügend Mittel für den Erhalt der Infra-

# Einmalig und für die Zukunft bereit

Augenschein in Luxemburg, wo der öffentliche Verkehr gratis ist: Ein überzeugendes und vorbildliches System.

**Kaspar P. Woker** Fünf Bahnlinien strahlen von Luxemburg aus bis Arlon (B), Gouvy (B), Trier (D), Metz (F), Longwy/Atus (F/B) ennet der Grenze. Der Linienplan zeigt noch fünf weitere Strecken, zwei davon als Stichlinien nach Lothringen, aber nur via luxemburgisches Territorium erreichbar. Über 270 Kilometer zählt das Streckennetz Luxemburgs. Die Endziele von «Regionalbunne», Régio-Express, TER- und IC-Zügen finden sich in Brüssel, Liège, Wittlich, Koblenz oder Nancy. Diese werden stündlich angefahren, innerhalb des Landes kennen alle Halteorte den 30-Minuten- oder 15-Minuten-Takt von 4 bis 24 Uhr. Einige Linien überlagern sich, und eine führt durchs ganze Land von Rodange via Bettembourg – Luxembourg bis Troisvièrges, was eine Fahrt von fast drei Stunden ergibt. Am Wochenende sind die Fahrpläne etwas dünner, speziell auf der TER-Linie der SNCF nach Thionville – Metz mit den unerklärlichen französischen Taktlücken. Die Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) dürfte diesen Abschnitt als Anbieter bald selbst übernehmen.

## S-Bahn-Netz ohne Grenzen

Alles in allem ein weit über 300 Kilometer langes, die Grenzen querendes Netz in perfekter S-Bahn-Manier, aber nicht als solche



Die CFL kooperiert mit den Nachbarbahnen. In Trier hängt sich der DB-Flirt aus Mannheim – Saarbrücken an den CFL-Kiss aus Luxemburg. Gemeinsam geht es der Mosel entlang nach Koblenz. Beide Triebzüge stammen vom Hersteller Stadler.

bezeichnet. «S-Bahn» passt für Deutschland, «RER» ist in Frankreich der Region Paris vorbehalten, daher bleibt die CFL der Regionalbahn oder «Regionalbunne» treu, die nicht mit Bummelzügen, sondern ausnahmslos mit doppelstöckigen und bis 240 Meter langen Kompositionen bedient werden. Ansagen erfolgen in der Nationalsprache Letzebuergisch und in Französisch. Die Haltepunkte sind mit Park+Ride-Anlagen und gedeckten, abschliessbaren Veloparkings ausgestattet, viele mit dem dichten Busnetz verknüpft. «Multimodalité» oder «Intermodalité» steht ganz oben auf der Prioritätenliste der Regierung. Die Infrastruktur finanziert der Staat über einen Fonds analog zur Schweiz.

Der Abschnitt Bettembourg – Luxembourg der wichtigen Nord-Süd-Transitachse, ist im Sommer 2024 für Bauarbeiten gesperrt, wird üblicherweise in der Hauptverkehrszeit von sechs Zügen pro Stunde und Richtung bedient. Deshalb verkehrt ein Busersatz alle fünf Minuten, bereits mit Halt im zukünftigen Mega-Hub Howald, einstmals eine kleine Bahnhofstelle, bald ein viergleisiger Bahnhof und Endpunkt der sieben Kilometer langen neuen HGV-Strecke aus Bettembourg, berechnet für 24 000 Benutzer pro Tag. Busbahnhof, Tramhaltestelle, «Velolib» (Leihfahrräder), Veloboxen, 500 Park+Ride-Plätze: Alles ist im Bau.

## Fahren ohne zu zahlen

Billettautomaten gibt es keine, Billette im Zug oder Bus auch nicht und das Handy mit dem heruntergeladenen Billett zu zücken ist unnötig. Seit 2020 ist im Grossherzogtum Luxemburg der öffentliche Verkehr kostenlos. Die CFL betreibt nur die zwei Verkaufsstellen Gare de Luxembourg und Belval-Universität. Ein Abstecher von Luxemburg nach Longwy und zurück kostet gerade mal 1,60 Euro, ausgedruckt auf zwei Kassenzettel: französische Billette, von einer kompetenten Beraterin im Reisecenter Luxemburg ausgestellt. Einzig Fahrten im TGV nach Frankreich werden voll taxiert.

## Tram als alltäglicher Luxus

«Le tram» ist ein wichtiger Pfeiler zur Bewältigung der steigenden Mobilität. Die Stadt Luxemburg wird zwischen 2020 und 2035 von 123 000 auf 180 000 Einwohner wachsen, die Anzahl Arbeitsplätze von 168 000 auf 218 000, davon 68 000 von Grenzgängern besetzt. Die Stadt verschlingt ihr Umland – siehe Howald City



Am 7. Juli 2024 ist die westliche Verlängerung der Tramstrecke zum «Stade de Luxembourg» in Betrieb gegangen. Hinten das Stadion, links der Busbahnhof und ein vierstöckiges Parkhaus, rechts ausserhalb des Bildes der wohl einzige Golfplatz mit Tramanschluss. Bilder: Kaspar P. Woker



«La Gare de Luxembourg»: Schnittpunkt von Bahn, Tram und Bus. «Le Tram» fährt im Batteriemodus durch die Innenstadt.

Bild: Ville de Luxembourg

– mit Bürohochhäusern, Einkaufstempeln, Stadien, Theatern, Gymnasien, Freibädern, Golfplätzen und Wohnsiedlungen. Der Ansatz «Onse Mobilitéitsplang fir muer» soll auch morgen Ordnung statt Verkehrschaos garantieren. Mit einem zweiten Fonds, alimentiert auch seitens der EU, wird dies möglich. Seit 2017 ist «le tram» normalspurig, auf grosszügig angelegter Trasse in Betrieb, vorerst um das Plateau von Kirchberg über den Pont de l'Europe zu erschliessen. Soeben wurde die jetzt 24 Kilometer lange Strecke bis zum Stadion verlängert, 2025 wird der Flughafen Findel angeschlossen. Sonntags wird alle 7,5 Mi-

nuten gefahren, werktags alle 3 Minuten. Niederflrige CAF-Trams und angepasste Haltestellenkanten garantieren einen raschen Fahrgastwechsel.

#### Standseilbahn «swissmade»

Komplett helvetischen Ursprungs ist die einzige Standseilbahn Luxemburgs von der Gare de Pfaffenthal-Kirchberg hinauf zum Tram-Anschluss. Nur 200 Meter lang, 40 Meter Höhenunterschied mit zwei parallelen Anlagen. Vier Wagen des Erbauers Doppelmayr/Garaventa befördern bis 7200 Personen pro Stunde. Die Standseilbahn fährt alle 1 bis 3 Minuten, gratis und

24 Stunden pro Tag. Sie gehört zum Netz der CFL.

Der Gesamteindruck zur öffentlichen Mobilität in der Stadt und im Grossherzogtum Luxemburg hinterlässt beim Besucher ein staunendes «Wow»! Der Modalsplit der «mobilité douce» soll bis 2035 auf 51 Prozent steigen, auch im Freizeitverkehr. Dies bei steigendem Verkehrsaufkommen und wohl weiterhin verstopften Autobahnen (siehe Kasten). Ein Besuch lohnt sich. Empfohlen zur Anfahrt sind der ICE bis Koblenz und eine Fahrt der Mosel entlang im RE 1/11 der CFL, einem Kiss-Triebzug von Stadler.

## Nationaler Mobilitätsplan 2035

**wo** 2017 bis 2035 sieht das Grossherzogtum Luxemburg einen Mobilitätszuwachs von 40 Prozent voraus. Gleichzeitig soll der Modalsplit der «mobilité douce» (Bahn, Tram, Bus, Velo, zu Fuss) verdoppelt werden. Im Dokument «PNM 2035» wird festgehalten, wie dies zu bewältigen ist. Grosse Bedeutung kommt der «Südstadt» zu, der (teils stillgelegten) Bergbauregion rund um Esch-sur-Alzette, wo heute statt Erz abgebaut Bildung aufgebaut wird, und

dem «Sillon Lorraine», der Einfallachse aus Frankreich. Ein massiver Angebotsausbau auf der Schiene mit 6 bis 14 Zugpaaren stündlich auf den Hauptlinien ist geplant, mehrstöckige Park+Rail-Anlagen zwischen Autobahn, Bahnhof und Bus-Hub, Autobahnspuren für Schnellbusse und «Co-voiturage», der Ausbau des Tramnetzes bis Esch verbunden mit Luxemburg durch eine Schnelltrasse. Der öV-Anteil wird «nur» auf 22 Prozent steigen, was aber eine Zunah-

me um 90 Prozent innerhalb von 18 Jahren bedeutet. Das Velo soll 11 Prozent statt den bisherigen 2 Prozent des Verkehrs bewältigen.

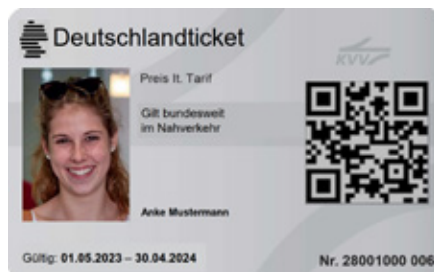
Auf Nachfrage lässt das Transportministerium verlauten, dass man mit dem massiven Ausbau von öV und Infrastruktur, verbunden mit dem Anreiz, ohne Billett einfach einzusteigen, glaubt, die Ziele erreichen zu können. 2025 wird mit einer «Mid-term»-Studie eine Bilanz gezogen.

# 49 Euro der Zwietracht

Blick über die Grenze: Um den Preis und die Zukunft des Deutschlandtickets ist eine heftige Diskussion entbrannt.

**Gerhard Lob** Ist das Deutschlandticket nun eine geniale Idee, wie die Grünen behaupten? Oder eher als Einnahmekiller ein Flop, wie von der Opposition vertreten wird? Tatsache ist: Die mittelfristige Zukunft des Deutschlandtickets ist unsicher, auch wenn die Finanzierung zumindest für 2025 gesichert scheint. Dennoch wird ständig um die langfristige Absicherung des Tickets gestritten.

Worum geht es? Seit dem 1. Mai 2023 können Reisende für 49 Euro im Monat mit dem sogenannten Deutschlandticket den gesamten Nah- und Regionalverkehr Deutschlands nutzen (siehe auch InfoForum 2/2023). Anfang 2024 waren rund 11 Millionen Menschen im Besitz eines Deutschlandtickets. Bund und Länder subventionieren das Ticket mit je 1,5 Milliarden Euro pro Jahr. Die bisherige Preisgarantie von 49 Euro gilt jedoch nur noch bis Ende 2024, danach könnte das Deutschlandticket teurer werden. Manche



Beliebt, aber auch umstritten:  
Das Deutschlandticket.

Bild: zVg

Kommunen haben sogar mit dem Ausstieg gedroht.

Das Deutschlandticket ist der Nachfolger des von Juni bis August 2022 geltenden 9-Euro-Tickets, das die Folgen der Inflation und der Energiekrise abmildern sollte und zu einem Run auf die Nahverkehrszüge führte, aber auch zu einem Chaos auf Bahnsteigen und in Zügen.

Das Problem: Den Verkehrsunternehmen entstehen aufgrund des günstigeren Angebots hohe Einnahmeeinbussen. Bund

und Länder hatten sich darauf verständigt, diese jeweils zur Hälfte auszugleichen. Die Regionalisierungsmittel, mit denen der Bund die Länder bei der Bereitstellung des öffentlichen Nahverkehrs unterstützt, wurden dafür erhöht.

Die Deutsche Bahn schreibt derweil Milliardenverluste. Auch hierbei spielt offenbar das Deutschlandticket eine Rolle. Dort, wo Regionalzüge quasi parallel zu ICE- und IC-Zügen fahren, sind offenbar viele Pendler bereit, etwas längere Fahrtzeiten in Kauf zu nehmen und dafür zu sparen. Davon profitiert die Bahn-Tochter DB Regio, die sechs Prozent mehr Fahrgäste, 17 Prozent mehr Personenkilometer und 283 Millionen Euro mehr Umsatz verzeichnet – ihren Verlust aber dennoch fast auf 66 Millionen Euro verdoppelte. Das grösste Sorgenkind ist dennoch der Fernverkehr. Dort fährt die Deutsche Bahn mittlerweile auf 60 Prozent aller Verbindungen Verluste ein.

## Etliche Baustellen behindern Fernverkehr

**Gerhard Lob** Die Deutsche Bahn (DB) baut ihr hochbelastetes Netz bis 2030 zum Hochleistungsnetz aus. Insgesamt 40 Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von mehr als 4000 Kilometern durchlaufen in den kommenden Jahren eine Generalsanierung. Zu diesem Zweck werden viele Streckenabschnitte total gesperrt.

Seit dem 15. Juli 2024 ist etwa die 74 Kilometer lange Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim bis zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember komplett ausser Betrieb. Bis anhin wurde diese Strecke von 300 Zügen pro Tag befahren und war damit einer der meistbefahrensten Abschnitte im deutschen Netz. Fern- und Güterzüge werden nun umgeleitet.

Auch die Rheintalbahn war im August zwischen Rastatt und Baden-Baden für drei Wochen komplett gesperrt. Zwischen Karlsruhe und Baden-Baden wurde ein Ersatzverkehr mit Bussen organisiert. Gemäss lokalen Medienberichten verlief die-

ser anfänglich recht chaotisch, doch spielte sich der Betrieb im Laufe der Zeit ein.

Angesichts der Baustellensituation verlängern sich die Fahrzeiten im Deutschlandverkehr teils erheblich. Kundinnen und Kunden sind daher gut beraten, sich

vorab genau zu erkundigen. Die Deutsche Bahn informiert auf ihrer Internetseite kontinuierlich über die Situation.

In den Bahnhöfen wird im Übrigen grossflächig für Verständnis geworben (siehe Bild).



Bewirbt die  
Generalsanierung: DB.  
Bild: Gerhard Lob



## Vermittler zwischen Belegschaft und SBB

Marco Solari blickt in «Unverzichtbares Tessin» auf sein ereignisreiches Leben zurück. Dazu gehört auch seine Rolle während des Streiks von 2008 in Bellinzona.

**Lorenz Degen** Marco Solari, der 2020 eine schwere Corona-Ansteckung überlebte, wird diesen Dezember 80 Jahre alt. Nun legt er seine Erinnerungen vor. Eigentlich handelt es sich bei seinem neuen Buch um eine Autobiografie, stellenweise aber lesen sich seine Erinnerungen wie eine Chronik des Zeitgeschehens. Als Akteur wirkte Marco Solari bei bedeutenden Ereignissen der jüngeren Schweizer Geschichte mit. Zu den spannendsten Episoden der 220 Seiten gehört zweifellos das Kapitel zum Streik in den SBB-Werkstätten Bellinzona 2008. Solari zeichnet die Rebellion der «Officine» aus eigener Perspektive nach. Die Arbeiter der Werkstätten streikten, weil die SBB-Führung diese schliessen wollte. Solari stand zwischen den verhärteten Fronten, redete mit beiden Seiten. Einmal fuhr er dreimal an einem Tag als vom Bundesrat eingesetzter Vermittler im Auto von Bern nach Bellinzona und zurück. Im Kloster Bigorio oberhalb von Tesserete konnte er ein «Tauwetter» herbeiführen. Die SBB verzichteten auf die Schliessung, ja sie investierten sogar in eine neue Werkstätte in Castione-Arbedo. «Ein solches Szenario hatte sich am 7. März 2008 nun wirklich niemand vorstellen können», schreibt Solari heute dazu.



### Zum Buch

Marco Solari  
Unverzichtbares Tessin  
Elfundzehn Verlag, Zürich, 2023  
ISBN 978-3-905769-71-5  
ca. 44 Franken

### «Schön, sit dir o da»

Der hagere, häufig lächelnde Mann hat zweifellos einen Sonderstatus inne. Solari hat wie kaum jemand aus der Südschweiz – die Künstlerinnen Nella Martinetti und La Lupa ausgenommen – die Rolle eines Kulturvermittlers zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz übernommen. Seine offenenherzige Art, auf Menschen zuzugehen, konnte der Schreibende vor neun Jahren selbst erleben. Bei der Abdankung von Hans Erni im Frühling 2015 im Verkehrshaus ging Solari strahlend lächelnd auf den Schreibenden zu und begrüßte ihn mit den Worten: «Schön, sit dir o da» (schön, sind Sie auch da), als ob eine langjährige Freundschaft bestünde, tatsächlich aber

dies das erste Treffen zweier sich gegenseitig vollkommen Unbekannten darstellte. Sein Berner Dialekt stammt aus seiner Schulzeit in der Bundesstadt, der Heimat seiner Mutter. Doch sein Herz gehörte dem Land südlich des Gotthards.

### Tessiner Ausstrahlung

Solari hat für das Tessin unglaublich viel geleistet. Als Tessiner Tourismusdirektor entrümpelte er die Klischeevorstellungen von Mandolinen und Zoccoli, als Präsident des Filmfestivals von Locarno brachte er das Flair von Cannes auf die Piazza Grande. Der internationale Glanz passte zu Solari genauso wie Risotto und Volkslieder: Solari konnte sich allen Ebenen anpassen, ohne dabei unecht zu wirken. Der Titel seines Buches ist Vermächtnis und Aufruf zugleich: Das Tessin ist für die Schweiz unverzichtbar. Marco Solari ist es ebenso.

## Südwärts der Gotthardbahn entlang

«Via Gottardo» – ein Wanderbuch für Bahnfreunde.

**Lorenz Degen** Daniel Stotz (73) hat mit «Via San Gottardo» sein drittes Wanderbuch im Weber-Verlag herausgegeben. Das neu erschienene Werk lädt ein zu einer Nord-Süd-Wanderung durch die Schweiz. Der Name deutet auf den buchstäblichen Höhepunkt des Weges hin, den Gotthard-Pass auf rund 2010 Metern über Meer, doch führt der Weg weiter bis nach Chiasso.

In zwanzig Tagesetappen unterteilt, bietet die Route als Fernwanderweg Nummer 7 viele Sehenswürdigkeiten, welche der sachkundige Autor vorstellt. Die Eisenbahn spielt dabei immer wieder eine zentrale Rolle. Einzelne sind die Museen und Denkmäler am Schluss des Buches in über-

sichtlicher Form aufgelistet, so dass man sie auch einzeln besuchen kann. Kasten zu besonderen Persönlichkeiten einer Region



### Zum Buch

Daniel Stotz  
Via Gottardo – Auf schmalen Pfaden durchs Landesinnere  
Weber Verlag, Thun  
ISBN 978-3-03818-547-5  
ca. 40 Franken

vermitteln historisches Hintergrundwissen. Die sorgfältig ausgewählten Fotografien, Stiche und Gemälde machen das Buch auch für «Daheimgebliebene» interessant. Das dritte Wanderbuch von Daniel Stotz ist ein sehr schöner Band über einen abwechslungsreichen Weg mitten durch die Schweiz.

# Transports publics: quelle représentation des usagers?

Une recherche dans le cadre de la Haute Ecole de Lucerne.

**Laurent Widmer** La Suisse est réputée pour son excellent système de transports publics. Cependant, la prise en compte de la satisfaction des usagers de ce système n'est pas toujours au centre des préoccupations. Il est étonnant de constater que l'on entend peu, voire pas du tout, la voix des usagers lorsqu'il est question d'adaptations tarifaires, d'horaires, de chantiers ou de projets d'extension de l'infrastructure. Ce travail tente de déterminer comment les intérêts de ces usagers sont représentés en Suisse et comment cette représentation pourrait être améliorée.

## Analyse de la situation actuelle

Dans le cadre d'une consultation de la Confédération sur l'avenir du rail, sept organisations défendant les intérêts des usagers ont été identifiées. Quatre de ces organisations ont fait l'objet d'un examen détaillé: deux d'entre elles se concentrent exclusivement sur les préoccupations des passagers (Pro Bahn et la Communauté d'intérêts pour les transports publics, CITraP) et comptent chacune environ 1000 membres. L'Association transports et environnement (ATE), une organisation environnementale de 100'000 membres, poursuit des objectifs plus larges, mais qui ne coïncident pas toujours avec les intérêts des usagers. La Fondation pour la protection des consommateurs (SKS: Stiftung für Konsumentenschutz), forte de 25'000 membres, a de son côté un engagement thématique très large, qui ne se limite pas aux transports publics.

Cette constellation d'organisations se traduit par des ressources limitées et une capacité restreinte à mener des actions ciblées dans l'intérêt des passagers. En résumé, la représentation des intérêts des usagers des transports publics en Suisse n'est pas systématique, mais reste fragmentée et peu représentative.

## Possibilités d'amélioration

Afin d'optimiser la représentation des usagers, trois approches sont discutées:



Le résumé de Laurent Widmer: «La représentation des intérêts des usagers des transports publics en Suisse n'est pas systématique, mais reste fragmentée et peu représentative.» Photo: BLS

- Le renforcement des organisations existantes. Une fusion des associations d'usagers CITraP et Pro Bahn pourrait théoriquement augmenter leur efficacité grâce à la mise en commun des ressources. Une telle fusion ne semble pas être à l'ordre du jour de ces organisations et n'entraînerait qu'un élargissement marginal de la base des membres.
- La création d'une nouvelle organisation. Elle comporte des défis pratiques, tels que le financement et le recrutement de membres. De plus, les avantages directs supplémentaires qu'elle pourrait offrir aux membres potentiels restent flous.
- L'introduction d'un «watchdog». L'exemple de «Transport Focus», l'autorité britannique indépendante de surveillance des usagers des transports, montre qu'une telle structure peut être très efficace. Un agent de surveillance placé auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, de l'Office fédéral des transports ou au

niveau cantonal pourrait jouer un rôle central en intégrant le point de vue du client dans toutes les décisions des autorités et des entreprises de transport. Un tel dispositif permettrait non seulement de mieux prendre en compte la perspective des passagers, mais aussi d'accroître la transparence et de servir de point de contact pour les réactions des clients. Des trois approches, c'est la méthode la plus efficace pour mieux représenter les intérêts des usagers des transports publics en Suisse.

L'étude complète, sous le titre «Wie werden die Interessen der öV-Passagiere in der Schweiz vertreten?», est consultable à l'adresse Internet <https://tinyurl.com/CAS-Passagiere>. Le texte original, en allemand, comporte un résumé en français.

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

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

# Plädoyer für einen «Watchdog»

Eine Analyse zur Vertretung der Interessen von öV-Fahrgästen in der Schweiz gibt eine Reihe von Anregungen.

**Gerhard Lob** In seinem Artikel für Citrap Vaud präsentiert Laurent Widmer eine Projektarbeit, die er im Rahmen des «CAS Transformation of Public Transportation» an der Hochschule Luzern verfasst hat. Er kommt zum Schluss, dass die Interessenvertretung der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz unsystematisch, fragmentiert und wenig repräsentativ ist. Er ortet Verbesserungspotential. Die wissenschaftliche Arbeit ist somit auch als Einladung an die Interessenverbände zu verstehen, sich mit der eigenen Arbeit auseinanderzusetzen.

Um die Vertretung der Fahrgäste zu optimieren, werden drei Ansätze diskutiert:

- Die Stärkung existierender Organisationen. Eine Fusion der Fahrgastverbände Pro Bahn und IGöV (Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr) könnte theoretisch durch die Bündelung von Ressourcen und einer erweiterten Präsenz

deren Wirksamkeit steigern. Jedoch scheint eine solche Fusion aktuell nicht auf der Agenda dieser Organisationen zu stehen und wirkt daher eher unrealistisch. Zudem würde eine Fusion nur eine marginale Erweiterung der Mitgliederbasis bewirken.

- Die Gründung einer neuen Organisation. Sie bringt praktische Herausforderungen mit sich, wie zum Beispiel die Finanzierung und die Gewinnung von Mitgliedern. Zudem bleibt unklar, welchen zusätzlichen direkten Nutzen sie potenziellen Mitgliedern bieten könnten.
- Die Einführung eines «Watchdogs». Das Beispiel von «Transport Focus», der unabhängigen britischen Aufsichtsbehörde für Verkehrsteilnehmer, zeigt, dass solche Konstrukte sehr effizient sein können. Ein beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr,

Energie und Kommunikation (UVEK), beim Bundesamt für Verkehr (BAV) oder auf kantonaler Ebene angesiedelter Überwachungsbeauftragter könnte eine zentrale Rolle spielen, indem er die Kundensicht in alle Entscheidungen der Verkehrsbehörden und Transportunternehmen einbringt. Dabei sollte er immer wieder die Frage stellen: «Ist es kundengerecht?».

Dies würde nicht nur zu einer stärkeren Berücksichtigung der Fahrgastperspektive führen, sondern auch die Transparenz erhöhen und als Anlaufstelle für Kundenfeedback dienen. Von den drei Ansätzen ist dies laut dem Autor die effektivste Methode für eine bessere Vertretung der Interessen der öV-Passagiere in der Schweiz. Die Arbeit wurde auf Deutsch verfasst und kann unter <https://tinyurl.com/CAS-Passagiere> heruntergeladen werden.

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

## MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

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



**ALSTOM**  
• mobility by nature •

# L'imbarazzo di una scelta

Biglietti risparmio e carte giornaliera: L'importante è procedere all'acquisto anticipato del titolo di trasporto per usufruire dei prezzi ribassati.

**Charly Guscelli** Una volta per affrontare un viaggio in treno non c'erano molte alternative, il biglietto veniva acquistato in stazione, e si riceveva in cambio il cartoncino con impresso il percorso. Oggi, ci si trova confrontati con diverse varianti, soprattutto se il viaggio dura alcune ore, come ad esempio per i Ticinesi il fatto di recarsi nella Svizzera interna. In questi casi vale la pena confrontare le diverse possibilità per trovare la soluzione ideale, cioè quella con il prezzo più basso.

Già per i **biglietti** si presentano due varianti:

- la più interessante è rappresentata dai **biglietti risparmio** che vengono di solito offerti sulle relazioni meno utilizzate dai viaggiatori: mattino presto, sera tardi. Il loro prezzo varia in funzione alla data di acquisto: più questa è in anticipo rispetto al termine per il viaggio, e più interessante è il prezzo! Lo svantaggio è che questi biglietti sono legati ad una specifica relazione e non permettono alcun cambiamento, nel caso di un viaggio andata e ritorno nello stesso giorno, è necessario acquistare due biglietti separati.
- il **biglietto di percorso**, permette la libera scelta del viaggio sull'arco della giornata, e corrisponde al biglietto normale, che è la variante più cara.

La **carta giornaliera** permette di viaggiare un'intera giornata sulla rete delle ferrovie senza dover specificare i percorsi che si intendono affrontare. Questa soluzione risulta interessante per chi deve affrontare un viaggio andata e ritorno lo stesso giorno, o se la distanza della stazione termine comporta un tempo di viaggio superiore alle 4 ore.

Anche per la carta giornaliera vi è la possibilità di acquistare la **variante risparmio**, per la quale vale lo stesso discorso come per il biglietto: più la data di acquisto è in anticipo rispetto al termine per il viaggio più interessante è il prezzo, per il metà-prezzo il costo più basso è di CHF 49.-. Quello massimo, uguale alla

carta giornaliera normale è di 78.- CHF. Lo svantaggio è che la data di validità viene fissata al momento dell'acquisto, e non è più modificabile.

La carta **giornaliera risparmio Comune**, acquistabile presso i Comuni, è stata regolamentata con nuovi criteri a partire dal 2024. Se prima il suo prezzo era fisso a CHF 40.-, adesso varia in funzione alla classe e al possesso dell'abbonamento metà-prezzo, oltre che alla data di acquisto rispetto a quella del viaggio. Il prezzo minimo è di CHF 39.- e vale per la 2a classe con abbonamento metà-prezzo fino a 10 giorni prima del viaggio. Tutte le altre varianti sono più care e scoraggiano l'acquisto di queste carte soprattutto da parte di chi non è in possesso dell'abbonamento metà-prezzo, per i quali il prezzo minimo passa da 40.- a 52.- CHF. Inoltre il numero di Comuni che offrono questo servizio è diminuito drasticamente, e il numero di carte disponibili è contingentato a livello nazionale.

**Possibilità di rimborso** sia per la carta giornaliera FFS, che per quella risparmio dei Comuni c'è la possibilità di farsi rimborsare il costo in caso di incapacità di viaggiare (malattia, infortunio). È importante presentare un

**certificato di incapacità di viaggiare** (e non di incapacità al lavoro) valido firmato da un medico.

Le **carte giornaliera offerte da commercianti** (vedi Coop e Interdiscount) hanno l'enorme vantaggio di poter scegliere il giorno del viaggio anche dopo l'acquisto della carta, con l'obliterazione alla stazione. Lo svantaggio è che queste offerte sono limitate a certi periodi, e non sono quindi disponibili tutto l'anno. Il prezzo è di 49.- CHF, anche senza abbonamento metà-prezzo, e corrisponde al prezzo minimo della carta giornaliera risparmio FFS.

C'è inoltre la possibilità di acquistare il cambio di classe (dalla 2ª alla 1ª) al prezzo speciale di CHF 20.-.

È importante acquistare questo biglietto da obliterare alla stazione, che permette la scelta della data del viaggio. Le varianti menzionate nelle istruzioni fornite con la carta giornaliera comportano la stampa di un cambio di classe con la data già fissata.



## L'esempio Lugano – Basilea

Quale è la variante più favorevole in 2a classe con abbonamento metà-prezzo se io oggi 17.07.2024 decido di pianificare un viaggio andata e ritorno Lugano – Basilea per il 28.08.2024?

1. Biglietto risparmio andata, IC2 delle 07:02:	CHF 23.80
Biglietto risparmio ritorno, IC21 delle 17:03:	CHF 23.20
Totale con biglietti risparmio:	CHF 47.-
2. Biglietto percorso normale (solo andata):	CHF 46.-
3. Carta giornaliera risparmio:	CHF 49.-
<b>4. Carta giornaliera risparmio Comune:</b>	<b>CHF 39.-</b>
5. Carta giornaliera offerta dai commercianti (se disponibile):	CHF 49.-

Il confronto dei prezzi dimostra che la carta giornaliera Comune offre la variante migliore per un viaggio andata e ritorno nello stesso giorno della durata di più ore. Nel caso invece di un viaggio di sola andata, i biglietti risparmio rappresentano la soluzione ideale, ammesso che la variante con il risparmio corrisponda alle nostre esigenze.

L'importante è procedere all'acquisto anticipato del titolo di trasporto per usufruire dei prezzi ribassati!

## Konzeptionelle Anpassungen nötig

Zum Artikel «Delle-Belfort: Das Aus nach acht Jahren» (InfoForum 1/2024).

Kaspar T. Woker äussert sich in seinem Artikel zur unerfreulichen Entwicklung der Bahnverbindung von Delle nach Belfort. Ich möchte dazu kurz Stellung nehmen. Ich habe zu Fuss, mit dem Fahrrad und per Bahn zahlreiche Reisen in der Region unternommen und die Instandsetzung der Bahnstrecke von Delle nach Belfort intensiv verfolgt. Durch die rege Reisetätigkeit bin ich mit den örtlichen Verhältnissen zwischen Pruntrut und Belfort gut vertraut. Auch ich hatte mir von der wieder aktivierten Bahnstrecke viel versprochen. Aber mir ist heute klar, dass die Erwartungen völlig unrealistisch waren. Dazu Folgendes:

1. Die Region Franche-Comté braucht die Strecke von Belfort nach Delle nicht. Erstens verfügt die Region mit Optymo über einen mit Bussen betriebenen exzellenten Regional- und Stadtverkehr ([www.optymo.fr](http://www.optymo.fr)). Zudem ist der Bus für die langgestreckten Ortschaften zwischen Delle und Meroux trotz den

längeren Fahrzeiten das weitaus besser geeignete öffentliche Verkehrsmittel als die Eisenbahn.

2. Eine ähnliche Feststellung gilt für die Bahnlinie zwischen Pruntrut und Boncourt. Auch hier böte der Bus gegenüber der Eisenbahn für die Fahrgäste substanzielle Vorteile. Die Ortschaften – vorab Courtemaîche und Boncourt – sind typische Strassendörfer und teilweise weit von ihren Bahnhöfen entfernt.

3. Auch die Eisenbahnlinie zwischen Pruntrut und Bonfol ist ökonomisch und ökologisch ein Unding. Jährlich werden in jeder Richtung knapp 8200 Zugfahrten angeboten und insgesamt etwa 200 000 Zugkilometer produziert. Bei Kosten von 15 Franken pro Zugkilometer beträgt der jährliche Aufwand rund CHF 3 000 000.–. Gemäss dem Jahresabschluss der CJ wurden 2022 rund 400 000 Fahrgäste befördert und CHF 352 382.– eingenommen. Somit betragen der Kostendeckungsgrad etwa 12 Prozent und die Kosten pro Fahrt CHF 7.50. Anzunehmen ist, dass die ökonomischen Kennzahlen der Strecke zwischen Pruntrut und Boncourt/Delle noch ungünstiger sind.

Trotzdem vertrete ich die Auffassung, dass die Strecke von Pruntrut über Delle und Meroux nach Belfort zu erhalten ist – jedoch unter folgenden Voraussetzungen:

1. Umstellung des öffentlichen Personenverkehrs im Pruntruter Zipfel auf Bus gemäss dem Konzept von Optymo.
2. Einführung von schnellen Regionalexpresszügen zwischen Bern und Belfort mit Halten in Biel, Moutier, Delémont, Pruntrut, Delle und Meroux, wobei der Betrieb an das französisch-schweizerische Unternehmen TGV Lyria übertragen wird.

Abschliessend möchte ich auf ein weiteres Versagen der schweizerischen Verkehrspolitik hinweisen. Ähnlich unbefriedigend nämlich ist die Situation im Südtesin, wo es trotz substantiellen Investitionen in die Strecke zwischen Mendrisio und Varese nicht gelungen ist, zwischen der Schweiz und Malpensa ein zeitgemässes Angebot mit schnellen Regionalexpresszügen zu schaffen. Gemäss meinen Berechnungen wäre eine Reisezeit von etwa 65 Minuten zwischen Lugano und Malpensa möglich – gegenüber aktuell 95 Minuten.

*Ernst Rota, Zürich*

## Die Qual der Wahl

Sparbillett oder Tageskarte? Die günstigste Art des Bahnfahrens in der Schweiz.

**Gerhard Lob (Zusammenfassung: Astuti, Seite 20)** Früher galt: Eine Fahrt, ein **Streckenbillett**. Heute lässt sich ausserhalb der Tarifverbunde immer noch ein Streckenbillett kaufen, das für eine Fahrt zu einer beliebigen Uhrzeit zwischen A und B an einem Tag berechtigt. Aber es ist die teuerste Variante in einem Umfeld, in dem das dynamische Pricing die Oberhand gewonnen hat.

Charly Guscelli von der Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz (Astuti) hat die verschiedenen Varianten aufgelistet, die heute zur Verfügung stehen (auf Seite 20). Da ist insbesondere das **Sparbillett**, das für schwach ausgelastete Verbindungen erhebliche Rabatte gegenüber dem Streckenbillett gewährt, aber – als grossen Nachteil – eine Zugbindung mit sich bringt.

Für die Tessinerinnen und Tessiner, welche für eine Tagesreise in die Deutsch- oder

Westschweiz fahren, sind die **Tageskarten zum Halbtax** besonders interessant. Es gibt die Standardvariante (2. Klasse mit Halbtax für 78 Franken; 1. Klasse für 128 Franken) sowie via Internet die **Spartageskarten**, die für wenige ausgewählte Daten schon ab 29 Franken (2. Klasse mit Halbtax) erhältlich sind, in der Regel aber 39 oder 49 Franken kosten.

Seit 1. Januar 2024 ist in vielen Gemeinden die neue **Spartageskarte Gemeinde** verfügbar, welche einzig über die Gemeinden bezogen werden kann und dort abgeholt werden muss. Bei frühzeitiger Buchung (mindestens 10 Tage vor Reiseantritt) kostet diese 39 Franken, ansonsten 59 Franken (ohne Halbtax entsprechend teurer, aber erhältlich). Es besteht ein landesweites Kontingent. Über das Internet lässt sich die Verfügbarkeit der Tickets sehen.

Dazu kommen **Tageskarten**, die im Rahmen von Aktionen beispielsweise von Coop oder Interdiscount angeboten werden und im Regelfall 49 Franken (2. Klasse) kosten. Der grosse Vorteil dieser Tageskarten ist, dass sie nicht an einen festen Tag und nicht namentlich gebunden sind, auch kein Halbtax erfordern. Nachteilig ist hingegen, dass der Aktionszeitraum zum Einlösen meistens sehr eingeschränkt ist. Attraktiv hingegen ist der mit der Aktion in der Regel angebotene Klassenwechsel zum Preis von 20 Franken.

Die Beispielrechnung von Charly Guscelli für eine Retour-Fahrt Lugano – Basel am 28. August 2024 (gebucht am 17. Juli) zeigt auf, dass die Spartageskarte Gemeinde – falls erhältlich – mit 39 Franken die günstigste und flexibelste Variante darstellt.

# «Ich wollte Bahnhofsvorstand werden»

Pro-Bahn-Mitgliederporträts: Thomas Branger (69) aus Reinach BL. Sein Grossvater war der dritte RhB-Direktor.

**Lorenz Degen** Sein Dialekt klingt nicht nach Graubünden. «Unsere Familie wurde 1955 Bürger von Basel», erklärt Thomas Branger. Sein Grossvater stammt jedoch aus dem Bündnerland: Erhard Branger (1881-1958) war von 1920 bis 1936 Landammann (Gemeindepräsident) in Davos, dann wurde er zum Direktor der Rhätischen Bahn (RhB) gewählt.

Bereits als Landammann hatte der promovierte Jurist turbulente Zeiten zu bewältigen. «1936 ermordete der jüdische Student David Frankfurter in Davos Wilhelm Gustloff, den nationalsozialistischen Gau-leiter der Schweiz. Das gab grossen diplomatischen Wirbel.»

Auch die Jahre bei der RhB brachten Umbrüche mit sich: «Mein Grossvater wurde «der Fusions-Direktor» genannt. Während dem Zweiten Weltkrieg mussten sich die drei Bündner Privatbahnen der RhB anschliessen.» So wurden die Chur-Arosa-Bahn und die Misoxerbahn beide 1942, die Berninabahn 1943 in die Bündner Staatsbahn eingegliedert. In der Geschichte der RhB war Erhard Branger erst der dritte Direktor. «Im Eingangsbereich der Direktion in Chur hängt sein Portrait an der Wand



Branger ist Mitglied der Sektion Nordwestschweiz. Bild: Lorenz Degen

der Direktoren-Fotogalerie», weiss Thomas Branger zu berichten.

### Lesen der Eisenbahn-Schadensfälle

Der Vater von Thomas Branger arbeitete für den Versicherungsverband der Schweizerischen Transportunternehmungen (VVST). Darin waren die Privatbahnen versichert. «Als Schüler sortierte ich während den Ferien alte Akten und konnte so die Schadensfälle lesen. Die Eisenbahnunglücke haben mich beschäftigt, so las ich vom schlimmen Unfall des Skizuges von Einsiedeln, der 1948 in Wädenswil ungebremst in den Prellbock fuhr.»

«Als Schüler sortierte ich während den Ferien alte Akten und konnte so die Schadensfälle lesen.»

Der Vater erhielt durch seine Position als Stellvertreter des Direktors eine Freikarte für die Privatbahnen. «So fuhren wir einmal ins Engadin und brauchten nur ein SBB-Billett von Basel bis Delémont zu kaufen, danach ging es mit der Freikarte über das Netz der BLS, der Centovallibahn und der RhB bis Graubünden.»

Thomas Branger wollte als Jugendlicher auch zur Eisenbahn: «Ich wollte Bahnhofsvorstand werden.» Dazu absolvierte er die Verkehrsschule in Basel. Auch die Swissair lockte ihn, doch schlug er nach einer kaufmännischen Lehre einen anderen Weg ein. Er spezialisierte sich auf Versicherungen und blieb als eidgenössisch diplomierter Versicherungsfachmann und später Broker bis zu seiner Pensionierung erfolgreich auf dieser Branche tätig.

## Firmen / Gönner

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

### Wiedererkannt am Bahnhof Disentis

An seinen «Neni» hat Thomas Branger keine Erinnerungen mehr. «Ich war drei Jahre alt, als er starb.» Lebhaft waren jedoch die Erzählungen seiner Gotte, die ihren Vater Erhard Branger als Kind zu den Fahrplankonferenzen nach Paris und Rom begleiten durfte.

Heute ist der Name Branger dem RhB-Personal kein Begriff mehr, früher jedoch schon noch. Um 1972 fuhr Thomas Branger mit dem Töffli das Wallis hinauf. Die Pässe Furka und Oberalp wollte er dem Zweitakter nicht zumuten, so dass er das Töffli als Gütersendung aufgab und selbst mit dem Zug reiste. Spät am Abend konnte er es am Bahnhof Disentis wieder abholen. «Der alte Stationsvorstand wurde stutzig bei meinem Namen und fragte mich, ob mein Grossvater Direktor war. Als ich dies bejahte, hat ihn dies sehr gefreut.»

### Ferien im Bahnhof Alvaneu

Bis heute pflegt Thomas Branger einen engen Bezug zu Graubünden. Besonders gerne fährt er mit dem Nostalgiezug zwischen Davos und Filisur. Diesen Sommer verbrachte er seine Sommerfrische sogar im Bahnhof Alvaneu. Die Wohnung des ehemaligen Stationsvorstandes kann als «Ferien im Baudenkmal» gemietet werden. Von morgens bis abends sah Thomas Branger die Personen- und Güterzüge auf der Albulastrecke vorbeifahren: «So wurde ich schliesslich doch noch ein bisschen zum Bahnhofsvorstand.»



Im Alter von 63 Jahren verstorben: Urs Schaffer.

Bild: Bela Serfözo

## Abschied von Urs Schaffer

Als langjähriges Vorstandsmitglied hat er sich um die Sektion Pro Bahn Zürich grosse Verdienste erworben.

**Edwin Dutler/Sandro Hartmeier** Am 15. Mai 2024 erhielten wir die traurige Nachricht, dass unser sehr geschätztes Vorstandsmitglied Urs Schaffer im Alter von 63 Jahren gestorben ist. Obschon uns seine schwere Krankheit bekannt war, hat uns sein früher Tod tief getroffen.

Urs war seit den Anfängen von Pro Bahn Schweiz eine tatkräftige Stütze unserer Organisation. Er war auch mehrere Jahre als Präsident der Sektion Pro Bahn Zürich tätig. In dieser Funktion sowie als Medienverantwortlicher war er das Sprachrohr unseres Vereins. Er hat viele Anlässe, Medienkonferenzen und Einweihungen besucht, zahlreiche Medienauftritte absolviert und mit seinem Fachwissen unzählige Presseanfragen kompetent beantwortet. Auch für den Vorstand war er bei einer Lösungsuche immer die erste Ansprechperson.

Durch seine zusätzliche Tätigkeit bei mehreren Museumsbahnen hatte er ein tolles Beziehungsnetz in die Bahnszene. Mit seinem Flair und Talent schaffte er es zudem, Nachwuchs für die Eisenbahn zu begeistern und fachlich zu betreuen.

Urs war trotz seiner heimtückischen Krankheit bis zuletzt für Pro Bahn Zürich ein unverzichtbares, engagiertes Vorstandsmitglied – immer präsent und aktiv.

Gerne erinnern wir uns an die wirklich tolle Generalversammlung von Pro Bahn Zürich bei der Zürcher Museums-Bahn (ZMB), welche Urs nach den Pandemie Jahren mit grossem Engagement organisierte. Sein zu früher Tod hinterlässt eine grosse Lücke.

Lieber Urs, wir danken dir für deine grosse Arbeit, welche du für Pro Bahn geleistet hast.

## Kontakte Pro Bahn

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

RS ZERO

TAILOR MADE

METRO

INNO  
TRANS

24 - 27 September  
Messe Berlin  
Visit us  
Hall 2.2 | Stand 230

KISS

CLASS 99

CITYLINK

FLIRT

# VISIT

# US

## Weltneuheit im nachhaltigen Schienenverkehr



Wir präsentieren Ihnen acht neue Schienenfahrzeuge mit innovativen Lösungen für einen nachhaltigen Schienenverkehr sowie unsere neuen Service- und Digitalisierungskonzepte.

**Erstmalig stellen wir in diesem Jahr eine Weltneuheit vor:** Das ultimative Fahrzeug für nicht elektrifizierte Nebenbahnen in der Tradition unseres Regio Shuttle, natürlich mit alternativem Antrieb!

[stadlerrail.com](http://stadlerrail.com)

**STADLER**