

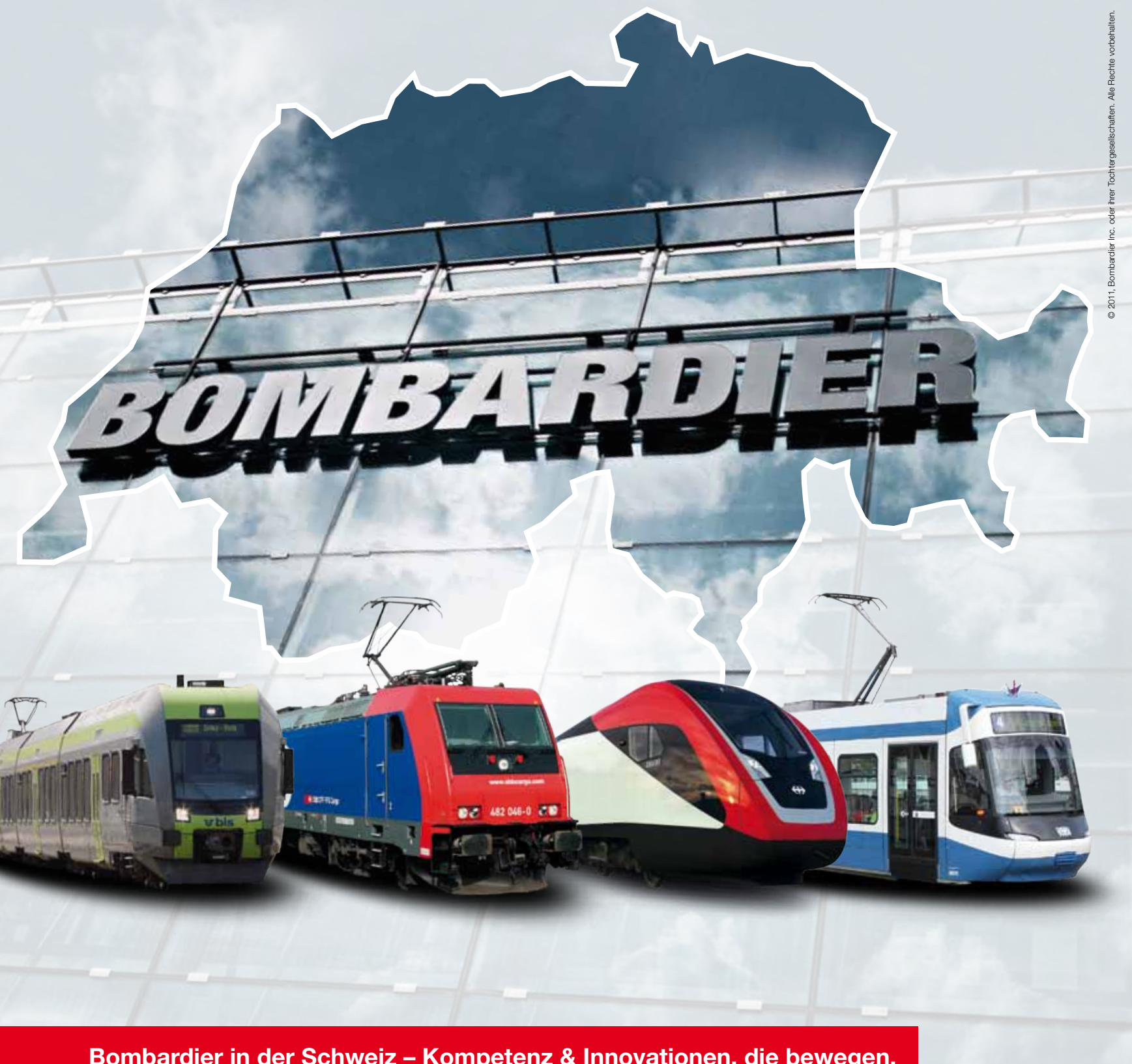


Bild: Gerhard Lob

## Sorgenkind Italien

**Ungelöste Probleme im internationalen Zugverkehr auf der Gotthard-Achse  
Private Konkurrenz für europäische Staatsbahnen  
SBB-Aktivitäten in Deutschland**





## Bombardier in der Schweiz – Kompetenz & Innovationen, die bewegen.

Mit 900 Mitarbeitenden an drei Standorten verbindet Bombardier den Bodensee mit dem Genfersee.

**Zürich** ist der weltweite Hauptsitz für Verkauf, Marketing, Entwicklung, Einkauf und Projektleitung der Geschäftsbereiche Lokomotiven und Antriebstechnik sowie der Basisstandort für unsere Services Dienstleistungen.

**Winterthur** ist das Kompetenzzentrum für Drehgestellentwicklung und in **Villeneuve** werden Personenverkehrszüge, Niederflurwagen und Strassenbahnen für die Schweiz gefertigt.



**Kurt Schreiber**

Präsident  
Pro Bahn Schweiz

## D Wenn eine oder einer eine Reise tut ...

... dann sind Erlebnisse vorprogrammiert – besonders bei Reisen mit der Bahn ins Ausland. Je nach Destination kann das zu einer Abenteuerreise verkommen. Lohnt es sich überhaupt noch, mit der Bahn ins Ausland zu reisen? Wir wollen darauf eine Antwort geben. Mit der Rubrik „Reisesplitter“ greifen wir Vorkommnisse heraus, wobei aber auch die Sichtweise der betroffenen Transportunternehmung einfließen soll. So kann ein Vorfall plötzlich in einem anderen Licht dastehen. Es brauchen übrigens nicht nur negative Erlebnisse zu sein. Sehr gerne – oder noch lieber – nimmt das InfoForum auch positive Erfahrungen auf. Pro Bahn Schweiz hat eine neue Homepage. Sie kommt hell, freundlich und einladend daher ([www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)). Schauen Sie herein und nutzen Sie dort angebotenen Kommunikationsmöglichkeiten. In diesem Sinn: Herzlich willkommen! Bald gehen wir auf die Reise in ein neues Jahr. Zum bevorstehenden Jahreswechsel und zu den Festtagen wünsche ich viele schöne Erlebnisse und für die Zukunft alles Gute.

## F Lorsque quelqu'un fait un voyage ...

... alors les événements sont alors programmés d'avance – particulièrement dans le cas de voyages à l'étranger par le train. Selon la destination cela peut se transformer en voyage d'aventure. Est-ce que cela vaut vraiment encore la peine de voyager en train? Nous vous proposons une réponse. Par le biais de la nouvelle rubrique 'bribes de voyages' nous prélevons des faits au sujet desquels le point de vue des entreprises de transport concernées doit, quant à lui, aussi entrer en ligne de compte. C'est ainsi qu'un incident peut soudain apparaître sous un autre jour. D'ailleurs il ne doit pas nécessairement s'agir du vécu négatif. Très volontiers le InfoForum accueille également des expériences positives. Pro Rail Suisse offre une nouvelle page d'accueil. Elle est claire, agréable et attractive ([www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)). Consultez-la et utilisez les moyens de communication proposés. Dans cet esprit soyez cordialement les bienvenus! Bientôt nous entreprenons un voyage dans une nouvelle année. Au seuil de ce changement d'année et pour les jours de fêtes à venir je vous souhaite de nombreux événements agréables et pour l'avenir tout le bonheur.

## I Quando qualcuno si mette in viaggio,...

... deve essere pronto a confrontarsi con sorprese, scoperte e imprevisti, in particolar modo quando la destinazione è un paese estero. A volte il viaggio può trasformarsi in un'avventura. Vale ancora la pena di prendere il treno per recarsi all'estero? Info Forum vuole dare una risposta. Con la nuova rubrica "Frammenti di viaggio" (Reisesplitter) desideriamo offrire informazioni e riflessioni prendendo spunto da situazioni verificatesi durante un viaggio. Interpellando le imprese di trasporto interessate offriremo al lettore la possibilità di confrontarsi con diversi punti di vista. Non parleremo solo di episodi negativi ma pure, anzi con grande piacere, descriveremo esperienze positive. Pro Rail svizzera ha una nuova homepage bella e attrattiva ([www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)). Consultatela e utilizzate le possibilità di comunicazione che vi sono indicate, vi diamo già fin d'ora il benvenuto su questa pagina. E per finire, poiché tra poco inizieremo il viaggio nel nuovo anno, colgo l'occasione per augurare a tutti di trascorrere piacevolmente le festività e ogni bene per il futuro.

## Inhalt

**Schwerpunkt Fernverkehr**

Private Konkurrenz gibt Gas..... 4

Fernverkehr bei den SBB: Grosses Interview mit Jeannine Pilloud und Stephan Pfuhl.... 5-7

Fahrplanwechsel 2012 ..... 8

Kurzwenden als Unsitte bei den SBB ..... 9

Neuer Städtevertrieb von SBB und DB ..... 9

SBB in deutschen Landen aktiv..... 10-11

VöV zur Liberalisierung im Personenverkehr ..... 12

Mit ETCS weniger Hürden in Europa ..... 13

## Aktuell

FABI-Vorlage: Good News für Pendler ..... 14

GA-Preise: Die Debatte geht weiter..... 15

Italienreise: Von Padua nach Zürich ..... 17

## Reisesplitter

Ärgernisse auf ÖV-Reisen ..... 18-19

## Pro Bahn intern

Reisen wie zu Grosselterns Zeiten..... 20

Sektion Espace Mittelland ..... 20-21

Sektion Nordwestschweiz ..... 22

Sektionen Zürich und Ostschweiz ..... 23

Kontakte ..... 23

## Impressum

InfoForum 4/2011, Versand: 8.12.2011

### Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (pbs)  
Interessenvertretung  
der Bahn-, Tram- und Busbenützer  
Postfach 2224, 8021 Zürich  
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40  
[www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch), [info@pro-bahn.ch](mailto:info@pro-bahn.ch)  
Postkonto: 82-4920-4

### Redaktion

Gerhard Lob (gl)  
cp 361, 6604 Locarno  
T 091 752 38 29  
[cescato.lob@ticino.com](mailto:cescato.lob@ticino.com)

### Mitarbeit Pro Bahn

Jean-Pierre Baebi, Edwin Dutler, Stephan Frei, Aldo Hänni, Brigitte Poltera, Willi Rehmann, Hans Rothen, Urs Schaffer, Kurt Schreiber, Markus Stoercklé jun., Andreas Theiler, Kaspar P. Woker

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektorat

Stefan Schweizer

### Inserate und Druck

Rub Graf-Lehmann AG  
Murtenstrasse 40, 3001 Bern  
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91  
[presseverlag@rubmedia.ch](mailto:presseverlag@rubmedia.ch)

### Grafisches Konzept und Layout

mbDesign Marco Bernet, Konzept und Gestaltung  
Holderbachweg 24, 8046 Zürich  
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62  
[marco.bernet@bluewin.ch](mailto:marco.bernet@bluewin.ch)

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

### Nächste Ausgaben

InfoForum 1/12	15. März 2012
Inserateschluss	22. Februar 2012
InfoForum 2/12	14. Juni 2012
Inserateschluss	22. Mai 2012



# Private Konkurrenz belebt das Geschäft

Der Fernverkehr in Europa wird zurzeit umgekrempelt. Neue Anbieter machen den staatlichen Bahnen Konkurrenz.

**Edwin Dutler** In Tschechien fährt seit diesem Herbst der RegioJet auf der Strecke Havířov–Ostrava–Olomouc–Praha und konkurriert die Tschechischen Bahnen (CD) auf ihrer Parade-strecke. In Österreich fährt ab dem 11. Dezember 2011 die Westbahn auf der Hauptstrecke Salzburg–Wien. In Deutschland plant die neue Bahngesellschaft HKX, auf der Strecke Hamburg–Köln ihre Züge zum Einsatz zu bringen. In Italien schlussendlich will die Gesellschaft NTV mit Hochgeschwindigkeitszügen der Trenitalia Konkurrenz machen. Diese Zusammenstellung gilt einmal für das Jahr 2012, ab 2013 will zusätzlich die Kölner MSM Gruppe, die bisher Bahnreisen organisierte, einen Linienverkehr von Köln nach Berlin und Hamburg anbieten.

Testfahrten mit den neuen Gesellschaften konnten wir bisher noch nicht unternehmen, wir haben trotzdem versucht, einige Merkmale dieser neuen Mitspieler im öffentlichen Verkehr kurz zu analysieren. Es fällt auf, dass alle neuen Anbieter auf Strecken fahren, die einen Gewinn versprechen und auf denen reger Betrieb herrscht. Klar, sie wollen ja Geld verdienen. Auf grenzüberschreitende Abenteuer hat sich keine neue Gesellschaft eingelassen, abgesehen vom neuen Nachtzug Paris-Mailand.

## Rollmaterial aus der Schweiz

Das vorgesehene Rollmaterial ist sehr unterschiedlich. Die neuen Betreiber in Tschechien und Deutschland fahren mit sehr ansprechend aufgemöbeltem altem Rollmaterial. Die Westbahn hat sieben neue Züge bei Stadler bauen lassen, die mit Drehgestellen für 200 km/h auf



Will den ÖBB Konkurrenz machen: Die neue Westbahn.

Bild: H. Murakami

der Basis des neuen Regio-Dosto der SBB basieren. Und NTV hat fabrikneue AGV bei Alstom bestellt. Der AGV war von Alstom eigentlich für die SNCF als Nachfolger des TGV entwickelt worden, bisher hat die SNCF den Zug jedoch verschmäht.

Am wichtigsten für die Kundinnen und Kunden ist jedoch klar der Faktor Preis/Leistung. Beim Preis für die Bahnfahrten sind je nach Anbieter

deutliche Unterschiede zu den Staatsbahnen auszumachen (siehe Kasten). Wenn man die Websites der einzelnen Anbieter betrachtet, fällt auf, dass alle neuen Anbieter bei der Betreuung der Fahrgäste innovativ sein wollen. Nur mit dem Faktor Service sind neue Kunden zu gewinnen. So hat die Westbahn vorgesehen, auf jedem der sechs Wagen jeweils einen Kundenbetreuer einzusetzen, der für den Verkauf der Billette und den Service am Platz zuständig sein wird.

Eine Serviceoffensive ist bei den etablierten Staatsbahnen leider noch nicht angekommen. Vielleicht zwingt sie jetzt die Konkurrenz, hier etwas innovativer zu sein. Unsere liebe SBB hat nichts zu befürchten, da weit und breit keine Konkurrenz in Sicht und gesetzlich auch nicht vorgesehen ist. Konkurrenz wäre für die SBB auch nur im grenzüberschreitenden Fernverkehr sinnvoll, der nationale Fernverkehr funktioniert ja in der Regel bestens.

Selbstverständlich werden Vertreter von Pro Bahn Schweiz im nächsten Halbjahr mit allen neuen Anbietern fahren und einen entsprechenden Bericht verfassen. Medienfahrten eignen sich dazu nicht, sie zeigen nicht die Realität des Normalkunden.

## Kampfansage bei Preis und Service

**Gerhard Lob** Die neuen Anbieter im Personenverkehr versuchen natürlich auch über die Preise, Kunden von den staatlichen Bahnen abzuwerben. Dies zeigt sich schön bei der Westbahn ([www.westbahn.at](http://www.westbahn.at)), welche erklärermassen zwischen Wien und Salzburg zum halben Preis der ÖBB verkehren will. Neben Einzelfahrkarten wird auch eine innovative „Kilometerbank“ angeboten, mit der sich 1000, 5000 oder 10000 Kilometer Bahnfahrt zu immer günstigerem Kilometertarif kaufen lassen. Gleichzeitig werden die Kunden mit gratis WiFi-Service im Zug angelockt. Auch HKX ([www.hkx-online.de](http://www.hkx-online.de)) will mit seinen Angeboten klar unter den Preisen der Deutschen Bahn liegen. Die neuen Nachtzüge der SNCF-Konkurrentin Thello ([www.thello.com](http://www.thello.com)) von Paris nach Mailand und Venedig gibt es ab 35 Euro. So wird selbst den Tarifen der Billigflieger der Kampf angesagt. Von diesen Bestrebungen hebt sich NTV in Italien ab ([www.ntvspa.it](http://www.ntvspa.it)). Das neue Unternehmen peilt in erster Linie Geschäftskunden an, die Züge sollen entsprechend eine Business-Class-Ausstattung erhalten. Die Fahrt Rom-Mailand soll 120 Euro kosten und wird damit teurer sein als ein 2.-Klasse-Ticket mit der Freccia Rossa von Trenitalia.

# Das Hauptproblem liegt im Süden der Schweiz

Interview mit Jeannine Pilloud, Leiterin Personenverkehr bei den SBB, und Stephan Pfuhl, Leiter Fernverkehr bei den SBB, zu den Problemen und Perspektiven im internationalen Zugverkehr.

Interview: Edwin Dutler und Gerhard Lob

**Pro Bahn Schweiz: Frau Pilloud, bevor Sie zu den SBB kamen, arbeiteten Sie jahrelang in der IT-Branche, wo Kundenwünsche wegen den veränderten Marktbedingungen relativ rasch realisiert werden mussten. Im internationalen Bahnverkehr dauern selbst kleinste Verbesserungen Jahre respektive Jahrzehnte. Wie gehen Sie damit um?**

*Jeannine Pilloud:* Ich arbeitete in der Telekommunikationsbranche. Und da kann es effektiv sehr schnell gehen, wenn Entscheide zum eigenen Netz gefällt werden. Wenn es aber um den so genannten Grenzverkehr geht, das heisst andere Netze betroffen sind, kann es durchaus auch mal Jahrzehnte dauern. Als ich zu den SBB kam, war ich eigentlich überrascht, wie tatkräftig die Leute an die Umsetzung der Projekte gehen. Und ich lernte, dass auch kleine Schritte einen grossen Effekt haben können.



Basel als Dreiländereck: SBB-Zug neben TGV und ICE.

Bild: Sylvain Meillasson

**Trotzdem: Als externer Beobachter hat man eher den Eindruck, dass alles sehr langsam voran geht.**

*Pilloud:* Das liegt vielleicht daran, dass wir nicht jeden Schritt explizit kommunizieren und an die grosse Glocke hängen. Aber denken Sie beispielsweise daran, dass wir im Moment den Fahrplan für 2014 und die Folgejahre planen, teilweise schon für die Zeit nach Eröffnung des neuen Gotthard-Basistunnels.

**Wie weit können Sie eigentlich noch kurzfristige Kundenwünsche berücksichtigen, wenn Sie jetzt schon an den Plänen von 2014 ff. arbeiten?**

*Pilloud:* Es gibt schon noch Möglichkeiten, im Nachhinein zu reagieren. Aber wenn ein Kanton oder ein Regionalverkehrsunternehmen eine neue Verbindung bestellt, muss das wegen

der Trassen früh berücksichtigt werden. Übrigens: Als Architektin weiss ich, dass das Gebäude noch nicht fertig gebaut ist, wenn die Pläne gemacht sind.

*Stephan Pfuhl:* Wir müssen stets mit zwei Zeithorizonten arbeiten. Es gibt das tägliche Geschäft und die täglichen Probleme. Daneben gibt es die langfristige Planung, bei der wir bestehende Verbindungen oder den Kundenservice verbessern wollen. Beispiel Frankreichverkehr: In den Zügen gibt es ab Dezember SNCF- und SBB-Kundenbetreuer, die die Reisenden in ihrer jeweiligen Landessprache beraten können. Es war ein Kundenwunsch, dass man in einem TGV, der in der Schweiz fährt, mit einem Kontrolleur auch auf Schweizerdeutsch reden kann. Verbesserungen bei den Trassen ist ein sehr schwieriges Geschäft. Es ist nicht immer leicht, die Trassen zu bekommen, die wir uns wünschen. Denn das Schweizer Bahnnetz ist bereits äusserst strapaziert und wir müssen entsprechende Trassen auch in Abstimmung mit unseren ausländischen Partnern finden.



Stephan Pfuhl und Jeannine Pilloud im Gespräch mit Gerhard Lob und Edwin Dutler (am 24. September 2011 in Bern).

Bild: PBS

**Im Verkehr mit Deutschland wurden vor 18 Monaten von den beiden Bahnchefs Grube und Meyer substantielle Verbesserungen und neue Züge versprochen. 10 Jahre nach >>>**



**>>> der gescheiterten TEE-Allianz sollte eine neue Firma mit Sitz in der Schweiz gegründet werden. Aber seit dieser Ankündigung herrschte Funkstille. Wieso?**

*Pilloud:* Ich bin erst seit April im Amt. Doch es handelt sich um ein gutes Beispiel von Dingen, die in Zukunft auf der kommunikativen Ebene nicht mehr passieren sollen. Das heisst: Keine zu frühzeitigen Ankündigungen. Denn bei einer solchen Ankündigung weiss man schon, dass das Projekt frühestens in drei bis vier Jahren umgesetzt werden kann, weil die Fahrpläne für zwei Jahre bereits fest stehen. Doch abgesehen davon: In diesem konkreten Projekt läuft die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn sehr gut. Ich bin zuversichtlich, dass wir 2012 die Verhandlungen mit der DB erfolgreich abschliessen können.

*Pfuhl:* Man sollte auch bedenken, dass die Deutsche Bahn einige andere Sorgen hatte, beispielsweise mit ihren Radsätzen oder dem Projekt Stuttgart 21.

**Von Deutschland fahren ICEs durchgehend bis Interlaken Ost und bis Zürich. Gibt es allenfalls Pläne für weitere Destinationen wie Chur und Luzern?**

*Pilloud:* So etwas wäre wünschenswert. Aber entsprechende Pläne beissen sich dann schnell wieder mit dem Regionalverkehr und den überfüllten Trassen, etwa zwischen Basel und Olten, um nach Luzern zu gelangen.

*Pfuhl:* Die Bahnunternehmen denken nach wie vor eher territorial. Für die Deutsche Bahn ist z.B. zunächst die Verbindung bis Basel von Bedeutung. Für uns ist es ein grosses Anliegen, dass internationale Züge, die allenfalls Verspätung haben, sich nicht ungünstig auf den Schweizer Fahrplan auswirken, so wie wir es



Bilder: SBB

**JEANNINE PILLOUD**

Jeannine Pilloud, 47, hat in Zürich Architektur sowie Germanistik und Publizistik studiert. Karriere machte die Zürcherin als Systemintegratorin beim früheren Detailhandelskonzern Bon Appétit. Beim deutschen Informatikdienstleister T-Systems stieg Pilloud bis zur Managerin von Westeuropa auf. Seit 1. April 2011 leitet sie die Division SBB Personenverkehr mit über 13 000 Mitarbeitenden. Sie sitzt zudem als erste Frau in der Konzernleitung der SBB. Pilloud lebt mit Ehemann und zwei Kindern in Zürich und ist ehemalige Leistungsschwimmerin.



leider am Gotthard kennen. Deswegen haben wir dort auch die Doppelführung von Zügen eingeführt. IC-Neigezüge fahren parallel zu den ECs, um den Schweizer Kunden eine Fahrplanstabilität zu garantieren. Aber grundsätzlich befürworten wir natürlich durchgehende Verbindungen, die einen Passagier nicht nur bis an die Landesgrenze bringen, sondern auch an Zielorte im Ausland und umgekehrt von Quellenmärkten im Ausland an Zielorte in der Schweiz.

**Eine solche internationale Verbindung ist Zürich-Stuttgart, die seit Jahren ein Sorgenkind ist. Dort wurde einst der Einsatz von Schweizer Neigezügen angekündigt. Wird es dazu noch kommen?**

*Pfuhl:* Mit den Neigezügen haben wir Probleme, wie die Erfahrungen auf der Nord-Süd-Achse bedauerlicherweise zeigen. Die Industrie ist im Moment nicht in der Lage, die entsprechenden Züge in der gewünschten Qualität zu

liefern. Und wir wollen unseren Kunden gute Qualität und Verlässlichkeit anbieten. Wir wollen unseren Kunden nicht die Rolle als Tester für die Industrie zumuten.

**Gilt das auch für die Gotthard-Linie?**

*Pfuhl:* Es hat sich einfach gezeigt, dass die Reisezeiten nicht so eingehalten werden können, wie ursprünglich geplant. Die Probleme mit dem ETR 470 lassen sich nicht vollständig lösen. Daher werden diese 2014 aus dem Verkehr gezogen. Und es stellt sich die Frage, ob wir in Zukunft nicht lieber auf eine erprobte Standardtechnologie setzen. Die Ausschreibung für die neuen Züge im Gotthard-Verkehr, die 2012 erfolgen soll, wird genau in diese Richtung gehen.

**Immer wieder der Pannenzug ETR 470. Das Problem ist seit Jahren bekannt. Eigentlich hätte das Bundesamt für Verkehr den SBB die Lizenz entziehen müssen.**

*Pilloud:* Das Bundesamt für Verkehr hat bestimmte Auflagen gemacht, die wir auch einhalten. So werden diese Züge inzwischen einem besonderen Sicherheitscheck unterzogen, wenn sie von Italien kommend bei Chiasso in die Schweiz einfahren. Aber das ändert nichts am mangelnden Komfort dieser Züge. Unsere eigenen vier ETR-470-Kompositionen haben eine gewisse Verlässlichkeit. Wir sind mit dem BAV regelmässig in Kontakt und sprechen unsere Massnahmen laufend ab.

*Pfuhl:* Die Thematik ist komplex. Hätten wir damals den ETR 610 als Nachfolgezug des ETR 470 wie gewünscht implementieren können, wären wir nicht da, wo wir heute sind. Nun ist die Situation aber so, wie sie ist. Wir haben daher entschieden, am Gotthard im Moment bei einzelnen Verbindungen von der N- auf die R-Reihe zu gehen. Das bringt zwar eine Verlänge-

**STEPHAN PFUHL**

Stephan Pfuhl war 10 Jahre in verschiedenen Positionen bei der Deutschen Bahn tätig, so unter anderem als Geschäftsführer zweier Busunternehmen und Regionalleiter bei der DB Stadtverkehr in der Region Hessen. Bei den SBB arbeitet Pfuhl seit 2007. Er baute den Bereich der Unternehmensentwicklung auf und leitete diesen. In dieser Funktion nahm er auch Einsitz in die erweiterte Konzernleitung der SBB. Der 43-jährige Deutsche studierte an der Universität Bayreuth Betriebswirtschaft und absolvierte 2003 in den USA ein Executive MBA an der Purdue University. Er wechselte am 1. Februar in die Division Personenverkehr als Leiter Fernverkehr. Pfuhl ist verheiratet, Vater von 2 Kindern und wohnhaft in Bern.



Sorgenkind Nummer 1 im internationalen Verkehr: Ein EC steht in Zürich zur Abfahrt nach Mailand bereit. Bild: Gerhard Lob

zung der Fahrzeiten um eine halbe Stunde, soll aber den Fahrplan festigen.

**Sie reden von Komfort. Tatsache ist, dass teilweise nicht einmal ein Grundangebot garantiert wird. Wir konnten selbst im Juni erleben, dass in einem solchen Zug nach Zürich bei der Abfahrt in Mailand morgens um 7.10 Uhr keine einzige Toilette funktionierte. Wie lang müssen die Kunden solche Zustände noch ertragen?**

*Pfuhl:* Das ist unhaltbar. Und wir müssen diese Situation lösen. Ein Problem ist einfach, dass die Züge sieben unterschiedliche Toiletten-systeme haben. Das macht die Entsorgung extrem schwierig und kompliziert. Aber damit will ich einen solch unhaltbaren Zustand nicht entschuldigen.

*Pilloud:* Ich kann Ihnen versichern, dass wir an diesem Problem mit Hochdruck arbeiten. Leider sind die biochemischen Toiletten wesentlich unzuverlässiger als Plumpsklos. Letztere haben aus bekannten Gründen wieder andere Nachteile. Vielleicht sollte man aber auch mal die Toilettensituation in den internationalen Bahnhöfen untersuchen. Wo gibt es welche? Was kosten sie? Wir wissen, dass auf Grund der jeweiligen Situation in diesen Bahnhöfen die Toiletten in internationalen Zügen überlastet sind.

**Tatsache ist: Am Gotthard geht es weiter bergab. Mit der Fahrplanumstellung im Dezember wird eine der sieben täglichen Direktverbindungen von Zürich nach Mailand gestrichen, und zwar um 13.09 Uhr. Zwischen 11.09 Uhr und 15.09 Uhr gibt es dann keinen durchgehenden EC mehr nach Mailand. Nicht gerade kundenfreundlich.**

*Pfuhl:* Wir haben einfach zu wenig Rollmaterial, das fähig ist, nach Italien zu fahren. Das ist unser Grundproblem auf dem Gotthard. Jetzt

zieht Trenitalia sogar die ETR 610 vom internationalen Verkehr in der Schweiz ab, um sie nur noch in Italien einzusetzen. Wir müssen im Moment das Angebot auf der Basis der Rollmaterialverfügbarkeit planen.

*Pilloud:* Die Nord-Süd-Achse ist eine Priorität für unsere künftige Arbeit. Manchmal sehe ich den TGV Lyria im Bahnhof. Und denke mir: Warum geht das nicht mit Italien? Aber im Italienverkehr braucht es einfach einen längeren Atem. Ein Problem ist auch, dass wir es gerade im Raum Mailand mit vielen verschiedenen Playern zu tun haben. Trenitalia, Region Lombardei, Trenord, Tilo. Daher war das so genannte Abkommen „Accordo dei Castelli“, das im August in Bellinzona unterzeichnet wurde, ein echter Fortschritt. Denn alle Partner bekennen sich hier zu Verbesserungsmaßnahmen.

**Ein praktisches Problem bleibt der Ticket-Bezug im Italienverkehr. Online-Tickets von einem Schweizer Bahnhof nach Italien lassen sich nicht beziehen – man muss diese umständlich am Bahnhof abholen und sogar eine Gebühr bezahlen. Wird sich das bald ändern?**

*Pfuhl:* Es wird schwierig sein. Denn bei diesen grenzüberschreitenden Online-Tickets sind wir auch auf die Zusammenarbeit mit Trenitalia angewiesen. Die Zugbegleitergeräte von Trenitalia können die SBB print@home Billette nicht kontrollieren. Aber es wäre natürlich wünschenswert.

*Pilloud:* Das Billett kann im Internet bestellt und am Schalter abgeholt werden. Für Fahrausweise, welche über sbb.ch gekauft werden, aber nicht gedruckt werden können, wird für die Abholung am Schalter keine Servicegebühr erhoben. Nur für Fahrausweise, welche als print@home ausgedruckt werden können, der Kunde aber ein Ausdruck durch einen SBB-Schalter wünscht, fällt eine Servicegebühr an. Diese Regelung gilt auch für den Italienverkehr.

**Wir haben lange über Italien gesprochen. Wie steht es eigentlich um den Osten, d.h. Österreich, und Westen, Frankreich?**

*Pilloud:* Die Zusammenarbeit mit Österreich klappt gut. Wir werden weiterhin täglich fünf Railjet- und zwei EuroNight-Verbindungen anbieten können. Auch in der Zusammenarbeit mit Frankreich läuft es sehr gut: Ab Zürich ist Paris neu in 4 Stunden erreichbar, ab Basel in gar nur 3 Stunden.

Ankunft	Von	Gleis Hinweis
18:48	IC Stuttgart Tuttingen Singen Schaffhausen Bülach	18 ca. 19 Min später
> Grund dafür ist ein Ereignis im Ausland		
18:49	ICN Chiasso Lugano Bellinzona Arth-Goldau Zug	5 ca. 4 Min später
18:51	EC Milano C. Lugano Bellinzona Arth-Goldau Zug	5 ca. 35 Min später
> Reisende ab Chiasso folgen um 18:49 Uhr auf Gleis 3		
18:51	IC Romanshorn Winterthur Zürich Flughafen	15
18:52	IR Basel SBB Liestal Sissach Aarau Lenzburg	6
18:53	ICN St. Gallen Gossau Wil Winterthur Zürich Flughafen	13
18:54	IR Bern Olten Aarau Brugg Baden	17
18:55	IR Bülach	11
18:56	ICN Genève-Aéroport Genève Biel/Bienne Olten Aarau	9
18:56	IR Luzern Zug Thalwil	3
18:58	IC Brig Visp Spiez Thun Bern	8
18:59	IR Zürich Flughafen Oerlikon	4
19:00	IC Basel SBB	10

Alltag bei internationalen Ankünften: später, später, später ....

Bild: Edwin Dutler



# Effektive Verbesserungen und Etikettenschwindel

Die spektakulärsten Veränderungen zum Fahrplanwechsel 2012 im internationalen Verkehr betreffen Frankreich.

**Edwin Dutler** Auf den Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2011 wird in Frankreich die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke „Rhin-Rhône“ in Betrieb genommen. Diese Strecke wird mit einer Geschwindigkeit von bis zu 320 km/h befahren und verkürzt die Fahrt von Basel nach Paris um 30 Minuten. Die Spezialisten der Schweizer Firma SMA und Partner haben für die SNCF einen Taktfahrplan für Frankreich entwickelt, der erstmals seit Bestehen der Eisenbahn Hochgeschwindigkeits- und Regionalverkehr optimal miteinander verbindet. Deshalb hat Frankreich den grössten Fahrplanwechsel aller Zeiten. Dies hat auch Einfluss auf die Schweiz, auf allen Strecken nach Frankreich sowie teilweise auf Zufahrtsstrecken ändern sich die Abfahrts- beziehungsweise Ankunftszeiten.

## Neuer TGV Euroduplex im Einsatz

Es ändern sich nicht nur die Fahrzeiten, es gibt auch neue Züge. Die sechs Verbindungen Zürich–Basel–Paris werden sukzessive mit dem neuen TGV 2N2 Lyria Euroduplex geführt. Im Rahmen von Abnahmefahrten konnte ich den Zug bereits persönlich erleben. Die Raumauf-



Auslandstickets: Eine mühsame Angelegenheit. Bild: SBB

teilung und der gebotene Komfort scheinen in beiden Klassen geglückt zu sein und auch die technischen Neuigkeiten haben funktioniert. Das Zugpersonal des TGV wird von Start bis Ziel jeweils aus einem Schweizer und einem französischen Zugchef bestehen und für die 1. Klasse wird der neue Service Lyriapremière eingeführt.

Die weiteren Verbesserungen sind schnell aufgezählt und nicht spektakulär. So erhält Interlaken die letztes Jahr weggenommene fünfte Verbindung nach Frankfurt/Berlin wieder zurück und Chur wird wieder direkt mit einem EC mit Bruxelles verbunden. Dies bringt den Reisenden jedoch überhaupt nichts, die bisherige zeitgleiche Verbindung über Paris mit Bahnhofswechsel in Paris war eine Stunde schneller. Und ein 28- respektive 34-minütiger Aufenthalt im Grenzbahnhof Basel und die fehlende Verpflegungsmöglichkeit sind einem EC unwürdig und Etikettenschwindel. Vor 37 Jahren zu Zeiten der ehrwürdigen Trans-Europ-Expressverbindungen mit mehreren Grenzkontrollen war die Verbindung auf der gleichen Strecke deutlich über eine Stunde schneller! In Richtung Osten verlängert sich neu ein Railjet-Zugpaar Zürich–Wien bis in die ungarische Hauptstadt Budapest.

## Höhere Gebühren

Die SBB verdoppeln ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 die Verkaufsgebühren für internationale Bahnbillette am Schalter oder via Call-center von 5 auf 10 Franken. Begründet wird diese Verdoppelung mit den Kosten, die durch Beratung entstehen. Pro Bahn Schweiz hat gegen die Verdoppelung der Gebühren protestiert, zumal der Zuschlag pro Person und Reise erhoben wird. Wer also eine Reise nach Rom und eine weitere nach Brüssel bucht, wird zwei Mal geschöpft.

Die SBB empfehlen auf die SBB-Website auszuweichen. Allerdings lassen sich dort nur Reisen nach Deutschland und Österreich umfänglich buchen und ausdrucken. Wenn das Billett online nicht ausgedruckt werden kann, soll auf die Gebühr verzichtet werden, wie SBB-Fernverkehrschef Stephan Pfuhl im Interview mit Pro Bahn Schweiz erklärte (Seite 5-7).

## Besserer Service angekündigt

In Richtung Süden gibt es auch Anpassungen, aus der Sicht der Fahrgäste jedoch nur negative. Trenitalia setzt ihre Kompositionen vom Typ ETR 610 nur noch in Italien ein. Das zwingt die SBB, den bisherigen Direktzug Basel–Venezia auf Basel–Luzern–Milano zu beschränken und mit einem der ungeliebten ETR 470 zu fahren. Dann wird Milano von Zürich aus täglich nur noch 6 mal angefahren. Zwei Züge (Zürich ab 13.09 Uhr und Zürich an 16.51 Uhr) werden mit ICN bis respektive ab Chiasso geführt. Es besteht zwar in Chiasso S-Bahn-Anschluss nach und von Milano Porta Garibaldi, was für die Schweizer Kundinnen und Kunden jedoch unbrauchbar ist.

Positiv hat Pro Bahn die Ankündigung von Jeannine Pilloud aufgenommen, die SBB müsse sich beim Service und in der Qualität noch mehr anstrengen. Sie hätte ein entsprechendes Kundenservicepaket in Auftrag gegeben. Endlich, endlich kommt Bewegung in Sachen Qualität, danke Frau Pilloud. Die bisherigen Chefs auf allen Stufen haben immer nur davon gesprochen, gehandelt wurde nie. Wir warten gespannt auf die Ergebnisse.

## Easy Tickets

Mit der Schwierigkeit, Zugsbillette zu kaufen, insbesondere internationale, hat sich die britische Wochenzeitschrift "The Economist" in ihrer Ausgabe vom 21. Oktober 2011 befasst. Unter dem Titel "Train tickets made easy" berichtet das Blatt über ein Technologieunternehmen namens SilverRail, das daran ist, eine Internet-Plattform aufzubauen, über welche durchgehende internationale Fahrscheine durch Reisebüros gekauft werden können. Bis Ende 2012 soll diese unter dem Namen SilverCore bereit stehen. Der Autor des Artikels setzt allerdings auch ein Fragezeichen hinter die Initiative und sieht eher einen Freizeitnutzen: "Nicht viele Businessleute werden mit dem Zug von Lissabon nach Prag fahren, egal wie einfach der Fahrscheinerwerb auch sein mag." Anders sieht es der CEO von SilverRail, Aaron Gowell: "Wir stehen am Beginn einer echten Bahnrenaissance."



# Die grösste Unsitte der SBB

Kurzwenden im internationalen Verkehr lassen keine Qualität zu. Im Italienverkehr bekommen dies die Kunden deutlich zu spüren.

**Edwin Dutler** Damit das Rollmaterial optimal und ökonomisch eingesetzt wird, haben die Bahnen in Europa das Kurzwenden eingeführt. Das heisst, dass das Rollmaterial eines Zuges am Endbahnhof sofort wieder für einen Gegenzug eingesetzt wird. Auch beim Personaleinsatz werden immer mehr Kurzwenden eingeführt, vertragliche beziehungsweise arbeitsrechtliche Bestimmungen verhindern hier allerdings Auswüchse. Beim S-Bahn-Verkehr sind Kurzwenden sinnvoll und notwendig. Beim nationalen Fernverkehr können Kurzwenden teilweise sinnvoll sein, allerdings sollte dem Problem der Entsorgung mehr Priorität beigemessen werden. Und bei Langläufen ist auch immer zu prüfen, ob in der kurzen Zeit der Zug wirklich wieder anständig gerichtet werden kann. Dies musste auch die Deutsche Bahn schmerzhaft erfahren, welche mit den Kurzwenden der ICE in Hamburg auf die Nase gefallen ist. Eine Stunde im Betriebswerk reichte einfach nicht aus, um alle notwendigen Arbeiten qualitativ einwandfrei erledigen zu können.

Die Franzosen haben mit ihren TGVs die Unsitte der Kurzwenden nie angefangen, jeder TGV wird in Paris ins Depot gefahren und dort gewartet und gereinigt.

Eine Kurzwende der besonderen Art haben die SBB zusammen mit Trenitalia in den letzten Jahren beim Nord-Süd-Verkehr über den Gotthard eingeführt, welche alle Betriebswirtschaft



Folgen der Kurzwenden: Es ist 19.26 Uhr, der EC nach Milano mit Abfahrt um 19.09 steht immer noch in Zürich und ist mit 5 Minuten Verspätung avisiert.

Bild: Edwin Dutler

ter voll begeistert. Der auf dem Papier optimale Rollmaterialeinsatz sieht dann beispielsweise wie folgt aus:

Milano ab 07.10 Uhr	Zürich an 10.51 Uhr
Zürich ab 11.09 Uhr	Milano an 14.50 Uhr
Milano ab 15.10 Uhr	Zürich an 18.51 Uhr
Zürich ab 19.09 Uhr	Milano an 22.50 Uhr

Einen solchen Einsatzplan mit einem ETR 470 zu fahren, braucht schon etwas mehr als Mut und kann nur als Negierung der Kundeninter-

sen bezeichnet werden. Qualität sieht wirklich anders aus! Natürlich haben die SBB auch bemerkt, dass die Kurzwenden im Gotthard-Verkehr nicht das Gelbe vom Ei sind und deshalb einmal angekündigt, in Zürich und Milano Dispozüge bereitzuhalten, welche im Verspätungsfall eingesetzt würden. Diese Medienmitteilung ist in der Realität etwa so zutreffend, wie wenn der Weihnachtsmann persönlich unter dem Christbaum erscheinen würde!

## Gemeinsamer Städtevertrieb von SBB und DB

Die Bahnreisezentren Basel und Frankfurt sowie St. Gallen und München intensivieren die Zusammenarbeit.

**Res Theiler** 2006 gründeten SBB und DB die gemeinsame Marketinggesellschaft Rheinalp GmbH – die aber nicht direkt gegenüber den Kunden auftritt. Das Ziel war, die Entwicklung marktfähiger Angebote zu forcieren und die Buchbarkeit der Angebote zu verbessern, und dies in einer echten Partnerschaft. Später folgten Kooperationen zwischen Zürich und Berlin sowie Bern und Stuttgart. Am 11. Oktober 2011 wurden im Bahnhof Basel SBB gleich zwei neue Mosaiksteine vorgestellt, nämlich Basel mit Frankfurt und St. Gallen mit München. Geschäfts- und Freizeitverkehr wachsen grenzüberschreitend ständig. Die initiierten

Kooperationen haben gerade im Freizeitverkehr ein grosses Potential. Interessant ist, dass die Aktionen jeweils an beiden Standorten beworben werden und es gemeinsame Kontingente gibt, das heisst nicht mehr nach Land aufgeteilt. Fakt ist ebenfalls, dass die Partnerschaften nicht nur auf die Bahnen beschränkt sind, sondern auf den Tourismus der beteiligten Städte und Regionen ausstrahlen. Birgit Bohle, Geschäftsführerin Operativer Vertrieb DB, machte klar, dass der stationäre Vertrieb heute im Spagat zwischen Kundenbedürfnissen, Mitarbeitenden sowie der nötigen Wirtschaftlichkeit vor grossen Herausforderungen steht. Länderübergrei-

fende Kooperation ist eine mögliche Antwort darauf. Die Zusammenarbeit beinhaltet auch einen realen Austausch von Mitarbeitenden, so dass die persönliche Beratung kompetenter wird. Deshalb können zum Beispiel alle Lernenden aus Zürich ein Praktikum in der Partnerstadt Berlin machen. Die enge Kooperation hat einen guten Grund: Deutschland ist für die SBB der wichtigste Auslandsmarkt, genauso wie die Schweiz für die DB: Über 35 tägliche Direktverbindungen zwischen der Schweiz und Deutschland und über 13 000 grenzüberschreitende Bahnreisende täglich tragen dem eindrucksvoll Rechnung.

# Erfolg bei grenzüberschreitendem Angebot

Die SBB Deutschland GmbH, eine hundertprozentige Tochter „unserer“ SBB, wird von einem kleinen Team in Konstanz geleitet. Betrieben werden Linien am Bodensee und bei Basel. Geschäftsführer Thomas Neff erläutert einige Eigenheiten, um im deutschen Markt erfolgreich zu agieren.

**Thomas Neff** Was bewirkte der Wettbewerb in Deutschland? Die Ziele der Liberalisierung waren eine Verbesserung der Qualität und damit mehr Reisende wie auch eine Verminderung der Kosten. Es ging also darum, die Zuschüsse – in der Schweiz spricht man von Abgeltung – der öffentlichen Hand zu senken. Die Idee war, dass die Besteller das so gesparte Geld in Zusatzangebote investieren. Schliesslich ging es noch darum, neue Arbeitsplätze zu schaffen und die Qualität des öV zu verbessern.

Dies zog diverse neue Player an; Veolia, BeNEX, eine Tochter der Hamburger Hochbahn, Keolis, eine Tochter der SNCF, Abellio, eine Tochter der holländischen Staatsbahnen und Netinera, eine Tochter der Trenitalia, sind die grössten Anbieter. Bei Ausschreibungen definiert der Besteller ein genaues Lastenheft; es gewinnt in der Regel derjenige Anbieter, welcher am wenigsten Abgeltungen verlangt. Dieser Betrag fliesst zu etwa 70 Prozent in den Entscheid ein, die übrigen 30 Prozent sind Qualitätskriterien. Mit andern Worten: Wenn Sie mehr Qualität bieten als das Lastenheft fordert, so haben Sie nur einen geringen Vorteil.

## Bonus und Malus

Wichtig ist auch zu wissen, dass bei allen Ausschreibungen sehr detaillierte Qualitätsprüfsysteme angewendet werden. Hier bei uns in Baden-Württemberg kommen jeden Monat Leute aus Stuttgart auf unsere Züge, messen die Sauberkeit, die Pünktlichkeit und viele andere Dinge. Je nach Resultat gibt es Ende Jahr einen Bonus oder Malus. Wir haben in den letzten Jahren regelmässig einen Bonus erhalten. Diesen verteilen wir ans Personal als Motivation. Andererseits, müssen wir einen Zug ausfallen lassen, zahlen wir etwa 2000 Euro als Malus.

Global gesehen finde ich die Auswirkungen des Wettbewerbs in Deutschland sehr positiv. Die Abgeltungen konnten im Schnitt um rund 25 Prozent gesenkt werden. Der Grund dafür liegt nicht in einer schlechteren Bezahlung des Personals, sondern in einer gestiegenen Effizienz der Bahngesellschaften. Stichworte sind Umläufe, Verwaltungskosten, und die Steigerung der Fahrgasterträge. Diese Einsparungen wurden in Mehrangeboten investiert; zusammen mit der generell besseren Qualität bewirkte



Eine Erfolgsgeschichte: Ein SBB-Zug unterwegs im Wiesental.

Bild: SBB

das eine massive Zusatznachfrage [Ausführliche Zahlen in [http://www.privatbahnen.com/pdf/2009-07-07\\_WBB.pdf](http://www.privatbahnen.com/pdf/2009-07-07_WBB.pdf)]. So wurde eine positive Aufwärtsspirale in Gang gesetzt.

Wir fahren einerseits den Seehas im Gebiet unterer Bodensee, dazu die S5 und S6 im Raum Basel. Unsere Gesellschaft wurde 2003 gegründet, für den Betrieb der Wiesentalbahn; seit 2006 fahren wir in beiden Regionen. Wir betreiben die Linien auf der Basis eines langfristigen Vertrags. In diesen Verträgen ist im Vo-

raus festgeschrieben, wie viel Abgeltung wir in jedem Betriebsjahr erhalten. Wie wir damit umgehen, ist dann eben unser Problem. Eine korrekte Kalkulation sowie ein vernünftiger Betrieb sind die Voraussetzungen, um unter diesen Bedingungen Gewinn machen zu können. Denn dies ist einer der Unterschiede zwischen Deutschland und der Schweiz: In Deutschland kann man Gewinn machen, aber auch Verluste. Wir brauchen unsere Gewinne natürlich für weitere Investitionen.



Wir sind zufrieden, sowohl operationell wie finanziell. Das Wiesental ist eine Erfolgsgeschichte, weil wir viel mehr Leute auf die Bahn gebracht haben als ursprünglich erwartet. Einer Angebotssteigerung von 40 Prozent folgte eine Nachfragesteigerung von über 60 Prozent. FLIRT-Züge und Halbstundentakt sind unsere äusseren Merkmale. Die hohe Pünktlichkeit zusammen mit dem Komfort, der Sauberkeit und den vielen Dingen, die wir fürs Sicherheitsgefühl der Fahrgäste tun, zahlen sich so direkt aus.

### Neues Sicherheitskonzept

Im Wiesental erhielt ich zunehmend Reklamationen von Fahrgästen, die sich am Abend nicht mehr auf die Bahn getrauten. Also führten wir in Lörrach ein Symposium durch, an dem die Oberbürgermeisterin von Lörrach, verschiedene Politiker aus der Region, Vertreter der Bundespolizei und der SBB Schweiz gemeinsam ein neues Sicherheitskonzept entwickelten. Dessen Hauptpunkt ist, dass die Züge zu den kritischen Zeiten von gut ausgebildetem Sicherheitspersonal begleitet werden. Eigentlich eine simple Lösung, aber wenn es ums Geld geht ... Schliesslich be-

kamen wir die Mittel in der Region zusammen, weil alle von der Notwendigkeit überzeugt waren. Wir setzten das neue Konzept sofort um, und das Echo war ausgesprochen positiv.

Wie schon erwähnt, wird die Kundenzufriedenheit regelmässig gemessen, von uns intern wie auch vom Land Baden-Württemberg. Kriterien sind Pünktlichkeit, Sitzplatzverfügbarkeit, Sauberkeit, Sauberkeit und Funktion des WC, Gesamteindruck Fahrgastraum, Sicherheitsgefühl, Komfort, Fahrausweiskontrolle.

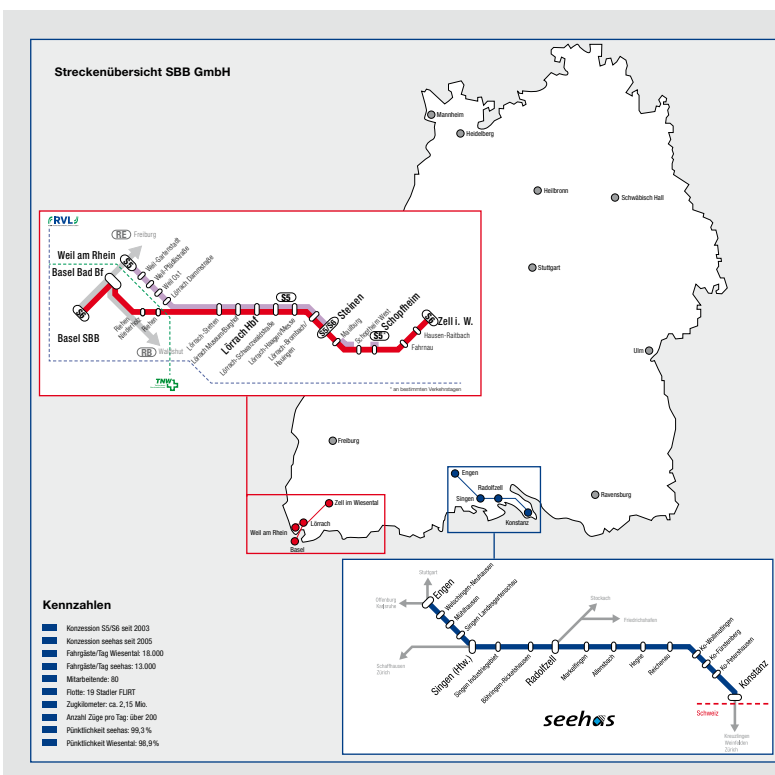
Wir beschäftigen total rund achtzig Leute. Wir machen das selber, was wir selber machen müssen, also zum Beispiel Qualitätsmanagement, Personal. Den Unterhalt der Züge besorgen die SBB in der Schweiz, in Basel respektive Oberwinterthur. Die Mitarbeiterzufriedenheit messen wir alle zwei Jahre; sie ist erfreulich hoch. Wir haben natürlich noch so etwas wie eine familiäre Stimmung im Betrieb, er ist überschaubar. Wir bieten hier auch einen „service public“ im schweizerischen Sinn. So beschäftigen wir beispielsweise auf Wunsch des Landratsamts junge Arbeitslose in unserem Sicherheitsdienst.

Ausschlaggebend sind neben hoher Leistungsqualität viele kleine Dinge. Zum Beispiel werden im Dezember wieder unsere Weihnachtsengel in den Zügen anzutreffen sein. Sie verteilen Kleinigkeiten, und da wir Studentinnen anstellen, kostet uns das nicht alle Welt, bringt aber viele zusätzliche Fahrgäste.

Wir organisieren auch Sonderzüge, zum Beispiel vor einem Jahr eine Vierfachkomposition von FLIRTS nach Zürich; wir transportierten damit rund 800 Leute.

Ein Blick in die Zukunft. Wir haben einen klaren Auftrag vom Bundesrat, im grenznahen Ausland zu wachsen. In diese Strategie passen natürlich Ausschreibungen des Bundeslandes Baden-Württemberg. So können wir uns darum bemühen, neue attraktive Durchbindungen in Richtung Schweiz anzubieten. Wichtig ist, dass das öV-Angebot aus einer Hand geplant wird – und nicht nur bis zur Grenze. Das ist auf beiden Seiten unbestritten.

*Aufzeichnung: Res Theiler.  
Das Gespräch fand am 5. Oktober 2011 in Konstanz statt.*



Thomas Neff und ein SBB-Zug auf der Seehas-Strecke Engen-Konstanz. Bilder: SBB



# „Wenig Auswirkungen auf die Schweiz“

Der Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV), Ueli Stückelberger, legt seine Position zur Liberalisierung des Personenverkehrs und zum internationaler Verkehr dar. Und fügt ein Wort zur nationalen Tarifdebatte an.

**Ueli Stückelberger** Zur Liberalisierung im Binnenverkehr: Es gibt die Entscheide der Bahnreform 2.2, welche gewisse Liberalisierungen im Busverkehr verankern. Wir unterstützen das Ausschreibungsverfahren, sofern die Rahmenbedingungen klar gesetzt werden. Das heisst, Ausschreibungen von neuen Linien machen Sinn, wenn ein bestehender Betrieb die Kennzahlen nicht einhält. In allen übrigen Fällen, etwa bei der Schiene, sehe ich keinen grossen Nutzen für dieses Instrument.

Es ist ja nicht unbedingt eine Kernkompetenz des VöV, sich zum internationalen Verkehr zu äussern. Das machen in der Schweiz heute die SBB sowie die Gesellschaften, an der sie beteiligt sind. Die Situation ist heute auf vielen Strecken alles andere als befriedigend. Aus der Schweiz heraus laufen für mich die Verbindungen nach Deutschland via Basel sowie alle Verbindungen nach Paris gut. Für den Verkehr nach Mailand sehe ich weniger Grund zu Unmut für die Reise via Simplon als via Gotthard; die Gäubahn Richtung Stuttgart funktioniert schlecht, die Verbindungen nach Österreich dauern sehr lange. Und



VöV-Chef Ueli Stückelberger.

Bild: zVg

Schweiz-Brüssel bietet nur drei unattraktive, weil viel zu lange, Verbindungen. Ich persönlich finde zusätzlich den Abbau im Nachtzugangebot bedauerenswert. Den SBB primär für dies die Schuld zu geben, wäre aber total verfehlt. Hauptursache sind für mich der Unwillen/Unvermögen benachbarter Bahnbetriebe sowie die ökologisch bedenkliche Billigfliegerei.

Kommen wir zum Verhältnis Liberalisierung und internationaler Personenverkehr. Hier habe

ich den Eindruck, die Schweiz muss auf Kooperationen setzen, so wie dies die SBB mit der DB (ICE) machen. Diese fahren über Basel nach innerschweizerischen Destinationen im Takt-System. Eine ähnliche Vorgehensweise wünsche ich mir auch für Italien. Ich sehe längerfristig keinen Erfolg, ein eigenständiges Unternehmen aufbauen zu wollen, welches die nationale Gesellschaft im Nachbarland konkurrenziert. Mit diesen Kooperationen sollen die Angebote, unabhängig von EU-Entscheiden, optimiert werden. Daran könnte man noch stärker arbeiten.

## Bahntarife als Herausforderung

Die anstehenden Liberalisierungsschritte in der EU im Personenfernverkehr werden meines Erachtens also keine grossen Auswirkungen auf uns in der Schweiz haben. Dem vertakteten Verkehr wird sowieso Priorität eingeräumt, die anderen Transportunternehmungen müssten also kooperieren, um zu schauen, welche Angebote noch Platz haben. Ganz abgesehen davon, dass die finanziellen Grundbedingungen alles andere als attraktiv sind für eine ausländischen Anbieter.

Unsere aktuell grösste Herausforderung, national und nicht nur für unseren Verband gesprochen, ist die Tarifentwicklung in der Schweiz. Einerseits das noch steigende Niveau, als Folge der steigenden Trassenpreise. Hier fragt man sich, in welcher Höhe und in welcher Staffelung die Erhöhungen geschehen sollen. Zweitens sind es die Überlegungen zum Sortiment. Wir sind fest der Überzeugung, dass man nicht alle Kunden gleich an den Tarifierhöhungen beteiligen kann, um nicht unnötig treue Kunden zu verlieren. Die erste Frage ist, welche Segmente und welche Sortimente wie bepreist werden. Die zweite Frage lautet, welche neuen Produkte geschaffen werden. Im September wurde ein Projekt vom obersten Tarifgremium gestartet, das ganze Sortiment kreativ zu prüfen. Bis nächstes Jahr im Spätfrühling sollten erste Ergebnisse vorliegen, die dann den verschiedenen Organisationen zur Stellungnahme unterbreitet werden können. Erst dann werden wir im „Strategischen Ausschuss Direkter Verkehr“, den ich präsidiere, definitiv entscheiden.



Gut funktionierender Auslandverkehr mit Frankreich: Der neue Doppelstock-TGV im Bahnhof Belfort-Montbéliard.  
Bild: Edwin Dutler

*Aufzeichnung: Res Theiler. Das Gespräch fand am 28. September in Bern statt.*





ETCS: Garantiert einen europaweiten Sicherheitsstandard und eine dichtere Zugabfolge.

Bild: SBB

## European Train Control System

Die Hürden im internationalen Schienenverkehr können nur durch ein einheitliches Signalisierungs- und Zugsicherungssystem abgebaut werden.

**Jean-Pierre Baebi** Mit dem wirtschaftlichen und politischen Zusammenschluss in Europa fallen die Grenzen. Damit die europäischen Bahnen ihre Konkurrenzfähigkeit erhalten oder gar ausbauen können, müssen sie ihre nationalen Netze öffnen. Gegenwärtig gibt es in Europa rund 20 unterschiedliche Signalisierungs- und Zugsicherungssysteme, die meist auf nationaler Ebene entwickelt wurden und untereinander nicht kompatibel sind. Die Folgen im grenz-überschreitenden Verkehr sind teurere Mehrfachausrüstungen oder zeitaufwändige Lok-Wechsel an den Grenzen. Um diese Hürden im internationalen Schienenverkehr abzubauen, wurde anfangs der 1990er Jahre das Europäische Zugsicherungs- und Leitsystem ERTMS (European Rail Traffic Management System) spezifiziert. ERTMS soll die Vielzahl der in den europäischen Ländern eingesetzten Zugsicherungssysteme ablösen und so den Schienenverkehr in Europa vereinfachen und vereinheitlichen. Die Verkehrspolitik der Europäischen Union setzt klar auf die Schiene und strebt eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene an. ERTMS ist eine der wichtigsten technischen Voraussetzungen dazu. Die Hauptbestandteile sind das Signalisierungs- und Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) und das digitale Mobilfunk-Kommunikationssystem GSM-R (Global System for Mobile Communication for Railways).

Das heute in der Schweiz vorhandene Zugsicherungssystem wurde anhand einer Gefahrenanalyse ausgelegt, das heisst an Signalpunkten mit hohem Gefahrenpotential wurden zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen getroffen, um dort den Zug mit einer Bremskurve zu überwachen (ZUB). Alle übrigen Punkte mit geringem Gefahrenpotential sind mit einer Warnung/Halt-Überwachung (SIGNUM) ausgerüstet. Die ETCS-Norm mit den Level 1 und Level 2 ist in seiner Auslegung nicht skalierbar, und es müssen alle Streckenpunkte im so genannten Mode «Full Supervision» mit einer Geschwindigkeitsüberwachung ausgerüstet werden. Eine vereinfachte Überwachung als Abbild des heutigen Schweizerischen Signalisierungskonzepts lässt sich somit nicht implementieren. Gemeinsam mit anderen Bahnen hat die SBB einen Änderungsantrag bei der zuständigen europäischen Behörde eingereicht, in dem die Forderung nach einem Modus „Limited Supervision“ gestellt wurde.

### Umrüstung auf ganzem Netz nötig

Die Schweiz wird ETCS bis 2017 flächendeckend einführen und so wird ETCS die heutigen Zugsicherungssysteme auf dem gesamten Schweizer Netz ablösen. Dies hat verschiedene Gründe: Auslöser war das Konzept der Bahn 2000. Um den neuen, dichteren Fahrplan realisieren zu können, müssen die Züge schneller und in dicht-

terer Abfolge fahren. Die bisherigen Sicherungsanlagen und Signalisierungssysteme genügen dazu nicht mehr in allen Fällen.

Aus diesem Grund entschieden die SBB, auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist das neue europäische System ETCS einzusetzen und rund ein Drittel der Fahrzeugflotte der SBB mit ETCS-Geräten auszurüsten. Das Umrüsten auf das neue Zugsicherungssystem soll mittelfristig auf dem gesamten Netz erfolgen, denn die heutigen Systeme ZUB und SIGNUM sind veraltet und sollen in nächster Zeit ersetzt werden. ETCS Level 1 „Limited Supervision“ schafft dabei die Voraussetzung für eine rasche und wirtschaftliche Umstellung auf ETCS. Mit dieser vereinfachten Anwendungsstufe des Level 1 kann die Migration von ETCS in die heutige Bahnlandschaft mit minimalen Eingriffen in die bestehenden Systeme und somit auch zu tragbaren Kosten erfolgen. Auf dem Grossteil des Streckennetzes wird das nationale Zugsicherungssystem ZUB/SIGNUM durch ETCS im Anwendungsmodus Level 1 Limited Supervision ersetzt. Auf Neubaustrecken soll ETCS Level 2 bei Inbetriebnahme schon zum Einsatz kommen, um die Fahrzeiten zu verkürzen und entscheidende Leistungssteigerungen zu erzielen.

*Anmerkung der Redaktion: Es handelt sich um eine stark gekürzte Version des Originaltextes.*

## Belastung von Pendlern gebremst

Der Bundesrat hat seine Pläne zur künftigen Finanzierung der Bahninfrastruktur korrigiert. Insbesondere kommt er den Pendlern und Kantonen entgegen.

**Gerhard Lob** Mit der Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) will der Bundesrat insgesamt eine Milliarde Franken Mehreinnahmen für die Infrastruktur generieren. Zur Kasse gebeten werden nicht zuletzt die Nutzerinnen und Nutzer (siehe InfoForum 1-2/2011).

Als Verkehrsministerin Doris Leuthard im Januar die Pläne vorstellte, erntete sie von allen Seiten Kritik. Insbesondere die geplante Begrenzung der Steuerabzüge für Pendler auf eine Pauschale von 800 Franken stiess auf Ablehnung. Nach der Vernehmlassung hat der Bundesrat seine Pläne geändert. „Wir haben die goldene Mitte gesucht“, sagte Leuthard Anfang November vor den Medien.

Heute können Pendlerinnen und Pendler die effektiven Fahrkosten von der direkten Bundessteuer abziehen. Künftig sollen sie nachgewiesene Kosten bis 3000 Franken abziehen können, was annähernd den Kosten für ein GA zweiter Klasse entspricht. Für Autofahrerinnen und Autofahrer entspricht dies den Kosten, die bei einer täglichen Pendlerdistanz von 20 Kilo-



Teurer Unterhalt.

Bild: SBB

metern anfallen. Bei den kantonalen Steuern sollen die Kantone auch weiterhin frei entscheiden können, wie sie den Fahrkostenabzug gestalten wollen.

Mit dieser neuen Regelung würde der Bund gegenüber heute rund 200 Millionen Franken mehr einnehmen. 22 Prozent der Steuerzah-

lenden hätten eine höhere Rechnung als bisher. Die Differenzen seien aber verkraftbar, sagte Leuthard. Für eine ledige Person mit einem steuerbaren Einkommen von 80000 Franken, die bisher 4000 Franken habe abziehen können, betrüge die Differenz 30 Franken im Jahr.

Entgegen gekommen ist der Bundesrat vor allem auch den Kantonen. Diese sollen unter dem Strich mit jährlich zusätzlich rund 200 Millionen Franken belastet werden. Ursprünglich wollte der Bundesrat die Kantone mit 300 Millionen belasten. Wie in der Vernehmlassung verschiedentlich gefordert, erhöht umgekehrt der Bundesrat überdies die Bundesmittel um 100 Mio. auf jährlich 2,3 Milliarden Franken.

Pro Bahn Schweiz nahm mit Befriedigung von gewissen Entlastungen zu Gunsten der Finanzierung künftiger Bahn-Grossprojekte Kenntnis, erachtet aber die eingestellten Mittel im Hinblick auf die Bedürfnisse nach wie vor als zu gering. Zudem befürchtet Pro Bahn Schweiz massive Preiserhöhungen für Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs in der Gröszenordnung von 10 bis 20 Prozent.

### Spätes Warnsignal

Sepp Moser warnt in seinem eben erschienenen Buch vor den Gefahren eines vernachlässigten Bahnnetzes.

**Gerhard Lob** Dass der Unterhalt des Schweizer Bahnnetzes seit etlichen Jahren vernachlässigt wurde, ist keine wirkliche Neuigkeit. Die SBB haben dies selbst festgestellt und Expertisen in Auftrag gegeben; der Bundesrat weiss es genauso wie das Bundesamt für Verkehr. Und durch die Diskussion um die so genannte FABI-Vorlage (Finanzierung der Bahninfrastruktur) ist die Notwendigkeit, nicht nur Züge und neues Rollmaterial, sondern auch mehr Finanzen für Erhalt und Unterhalt des Bahnnetzes bereit zu stellen, in die breite Öffentlichkeit getragen worden. Das neue Buch von Sepp Moser „Warnsignal – Schweizer Bahnnetz in Gefahr“ kommt insofern ein wenig spät. Gleichwohl ist es alles andere als überflüssig, zumal es sich – in verständlicher Weise – an den interessierten Laien wendet. Rund die Hälfte der Ausführungen stellt eine Art Handbuch des Eisenbahnbaus dar, in der man Grundlegendes über Schotter, Schwellen, Schienen oder auch Bahnstrom lernen kann. Dadurch wird dem Le-

ser die Komplexität der Infrastruktur richtig bewusst. Aber auch das eigentliche Thema – die Vernachlässigung dieser Infrastruktur – wird faktenreich aufgearbeitet.

Interessant und brisant wird das Buch insbesondere an den Stellen, in denen ein Zusammenhang zwischen der neuen SBB-Unternehmenskultur unter CEO Andreas Meyer, das heisst dem allgemeinen Betriebsklima, und der Vernachlässigung der Infrastruktur hergestellt wird. Moser beschreibt die SBB als einen Betrieb, in dem es wichtiger geworden ist, eine gute Power-Point-Präsentation anzufertigen zu können als konkret Hand anzulegen. Mit dramatischen Folgen. „Der SBB-Infrastruktur mangelt es seit dem Abgang zahlreicher Fachleute und deren mehrheitlichem Ersatz durch Betriebswirtschaftler und Juristen in gravierendem Masse an eisenbahntechnischer Fachkompetenz“, schreibt Moser.

Was ist zu tun? Im letzten Kapitel werden verschiedene Varianten präsentiert, um die „Bug-

welle im Unterhalt“ zu eliminieren. Besonders interessant: Ein „Marshallplan“ gemäss einer Sonderanstrengung nach dem Vorbild von „Bahn 2000“. Die Alptransit Gotthard AG, die in den nächsten Jahren freie Kapazitäten besitze, könnte laut Moser die Federführung für solch ein gigantisches Infrastrukturprojekt übernehmen. Auch die Verselbständigung der SBB-Division Infrastruktur dürfe nicht länger ein Tabu sein. Eine Patentlösung wird nicht präsentiert, vielmehr fordert der Autor, „dass diese Diskussion in Gang kommt und der Zustand des Schweizerischen Eisenbahnnetzes auch politisch zum Thema wird.“

Im Buch von Sepp Moser ist fast ausschliesslich von den SBB die Rede. Warum dann ausgerechnet auf dem Titelbild kein SBB-Zug zu sehen ist, sondern ein Voralpen-Express der Südostbahn, bleibt ein Mysterium.

*Sepp Moser: Warnsignal – Schweizer Bahnnetz in Gefahr. Reinhard Verlag Basel, 164 Seiten, 48 Franken*



# Welcher Preis für das GA?

Im ersten InfoForum dieses Jahres fragten wir unter diesem Titel nach Ihrer Meinung. Im Folgenden eine kleine Zusammenfassung von Anregungen und Kritiken, die uns zugeschickt wurden.

**Res Theiler** „Warum führt der Ausbau eines Angebots, der sich aufgrund einer höheren Nachfrage aufdrängt, zu einer Erhöhung der Preise?“ Der Autor dieses Satzes vergleicht Migros und Coop mit den öV-Unternehmen und staunt, dass unter identischen Bedingungen die einen Preise senken können, die andern gegenteilig vorgehen. Nicht zu vergessen, so ein Leserbeitrag, dass der Vertrieb beim GA relativ billig ist, verglichen mit dem Verkauf von normalen Billetts, sei es am Schalter, sei es am Automaten. Ein unkritisches Akzeptieren der Preiserhöhungen, so viel sei gleich zu Beginn festgehalten, fand sich in keiner Zuschrift.

Die Unabhängigkeit ist ein starkes Argument, um ein GA zu besitzen, sogar wenn man den Preis nicht voll herausfährt. Unabhängig in der Streckenwahl, aber auch unabhängig von Billettautomaten, die ja mit jeder neuen Generation aufwendiger zu bedienen sind. Insofern werden auch höhere Preise akzeptiert; ein Schreiber bezifferte sie auf 4000 Franken. Ein Verfasser machte sich Gedanken über die Aspekte Komfort, Fahrpläne und Umfang des Angebots. In allen Bereichen stellte er massive Verbesserungen fest; diese berechtigten zu Erhöhungen. Mehrfach wurde jedoch betont,



dass die angestrebte Verlagerung vom Individual- zum öffentlichen Verkehr nicht gefährdet werden darf, die Erhöhungen, so unumgänglich sie seien, massvoll sein müssten. Einige Beiträge, das sei nicht verschwiegen, wenden sich aber kategorisch gegen Preiserhöhungen und drohen mit der Abwanderung zum Auto.

Interessante Vorschläge erweitern die Palette, welche wir im InfoForum Nr. 1/2 machten. Dazu gehört zum Beispiel eine Aufteilung der GA in zwei Kategorien anhand der benützten Züge, das teurere Abonnement berechtigt zur Fahrt in IC und verwandten Zügen, das etwas billigere Abo könnte nur in den langsameren Zügen benützt werden. Andererseits wurde auch betont, der Vorschlag von Hans Bosshard mit hundert frei wählbaren Tagen für Fernreisen sei „der Tod des öffentlichen Verkehrs“.

Für einige Unsicherheit sorgte die redaktionelle Neuausrichtung des InfoForum. Verschiedene Ansichten erhalten eine Plattform, und Sie als Leser treffen Ihre Entscheidung selbständig; es gibt also nicht mehr eine einzige Pro Bahn-Meinung, sondern im Rahmen von „Erhöhung mit Augenmass“ können verschiedene Lösungen angedacht werden. Damit verliert Pro Bahn Schweiz, wie in einem Beitrag befürchtet wurde, aber nicht die Sicht der Kundinnen und Kunden aus den Augen, wandelt sich gar zu einem Fürsprecher der öV-Unternehmen. Aber wir finden, der nun realisierte Kompromiss mit dem Preisüberwacher sei einigermassen realistisch und tragbar.

„Wer nun die Kosten für den Ausbau des öV tragen soll, ist eigentlich die sekundäre Frage. Viel wichtiger wäre es, sich grundsätzlich zu überlegen, wie die Mobilität eingedämmt werden kann.“ Diesen Punkt erörtert der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz seit einiger Zeit. Er überlegt, wie Raumplanung und weitere Aspekte sinnvoll in die Diskussion um Angebot und Preise eingebracht werden können. Aber auch hier gilt: Es gibt keine einfachen Lösungen, es geht um Gewichtungen und ein Abwägen verschiedenster Faktoren.

---

## Oustrail – alle müssen ihren Beitrag leisten

Nicht regionale Wünsche, sondern die Sorge um eine „gerechte“ Finanzierung prägt die aktuelle Diskussion um den Bahnausbau in der Westschweiz.

**Kaspar P. Woker** Es gleicht beinahe einem Ritual, wenn Oustrail, die öV-Lobbyorganisation der Westschweiz, zum alljährlichen Symposium zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen ruft. Am 4. November haben sich 160 Personen in Yverdon zum Thema „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur – Prioritäten für die Westschweiz“ getroffen. Pro Bahn Schweiz war mit dabei. Hauptthema war die zwei Tage zuvor von Bundesrätin Doris Leuthard vorgestellte Aufteilung der Finanzierung durch Bund, Kantone, Benützer, Treibstoffzölle und reduziertem Pendlerabzug bei den Steuern (siehe Seite 14).

Während einige Redner Bekanntes wiederkäuten, kam der Vertreterin ATE/VCS das Verdienst zu, mit dem Hinweis auf die VCS-

Initiative (grob ausgedrückt: die Hälfte der Treibstoffeinnahmen für die Schiene), den ersten solchen Blick zu tun. Ohne diese sicher provozierende Initiative wäre die Diskussion um die Finanzierung von Investition und Unterhalt kaum in Fahrt gekommen.

Etwas Luft in der Finanzierungsbeitragung wird den Kantonen durch den – absolut notwendigen – Bundesbeitrag gewährt. Sollen die Kantone sich an spezifischen Projekten beteiligen, den Ausbau von S-Bahnstationen und Publikumsanlagen selbst berappen oder sich einfach im Rahmen der auf ihrem Territorium gefahrenen Zugkilometer engagieren? Nicht einfach. Regierungsrat Claude Nicati (NE) wies darauf hin, wie schwierig es werden könnte, sei-

nem Stimmvolk schmackhaft zu machen, dass sie auch an einen Ausbau des Chestenberg-Tunnels im Raum Aarau beitragen müssten und es wohl seinem Thurgauer Kollegen ähnlich ergehe, wenn es heisse, Gelder für den Ausbau des Knotens Lausanne zu bewilligen.

Quintessenz von Regierungsrat François Marthaler (VD) als Chef der kantonalen Verkehrsdirektoren: Wenn nicht alle ihr Scherflein beitragen, kommen die vom Bund vorgesehenen 3,5 Mia. Franken nicht zusammen, wo es doch gesamtschweizerisch um Wünsche von weit über 20 Mia. Franken geht. Nicht zu sprechen von den finanziellen Folgen für den Unterhalt des immer stärker befahrenen und ausgebauten Bahnnetzes.

# Bahntoiletten auf katalanisch

Toilette im Zug oder stille Örtchen am Bahnhof? Zwei unterschiedliche Lösungen bei Meterspurbahnen beidseitig der katalanischen Grenze.

**Kaspar P. Woker** Von Villefranche Vernets-les-Bains aus betreibt die SNCF le petit train jaune des Pyrénées. Hundertjährige Fahrzeuge, ähnlich der alten Pariser Metro mit Stromversorgung durch eine Seitenschleife, was für ein Plumpsklo viel zu riskant wäre, sowie moderne GTW-Triebwagen von Stadler verkehren viermal täglich in drei Stunden über die Hochebene der Cerdagne nach La Tour de Carol. Da muss man ja wohl mal... Kein Problem, an jedem Bahnhof hat's ein piek-sauberes WC, was auch mit einem entsprechenden Anschlag kundgetan wird. Und wenn aus dem abfahrbereiten Zug eine Dame händeringend dem chef de gare bedeutet, dass sie doch noch schnell müsste, dann wartet das Züglein eben einige Minuten länger auf die Weiterfahrt.

Metro mit Toilette gefällig? Auch das gibt's. Die Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña betreiben auf dem Meterspurnetz von Barcelona aus die Metro-, S-Bahn- und Regionallinien Baix Llobregat Richtung Martorell-Manresa. Die dreiteiligen Kompositionen, Be 4/4, B, Bt, bedienen alle Zugskategorien gleichermassen. Wer



Gang zum WC: Dann wartet der Zug eben.

Bild: wo

mal muss, findet im Triebwagen ein chemisches WC vor. Auf den Bahnhöfen allerdings ist dann Abwarten des nächsten Zuges gefragt.

Keine Toiletten sind in den Stadler GTW-Triebwagen der beiden katalanischen Zahnrad-

bahnen zum Kloster Montserrat bei Barcelona und zum Wintersport- und Wallfahrtsort im Vall de Nuria in den Pyrenäen zu finden, welche kürzere, aber umso interessantere Strecken zurücklegen.



## Führerstandsfahrt: Ein Erlebnis auch zum Schenken

Die SZU bietet ein unvergessliches Bahnerlebnis mit der Uetlibergbahn S10, der steilsten Adhäsionsbahn Europas, und mit der Sihltalbahn, der Linie S4 der Zürcher S-Bahn.

In Begleitung einer Fachperson «erfahren» Sie die beiden S-Bahn-Strecken im Führerstand und erhalten so einen Einblick in die vielfältige Arbeitswelt eines Lokführers.

Beratung und Verkauf: SZUextra,  
Telefon 044 206 45 07, szuextra@szu.ch.

www.szu.ch

**SZU**  
Sihltal Zürich Uetliberg  
Bahn

## Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz!

- Pro Bahn interessiert mich. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.
- Ich / Wir melden folgende Personen als Mitglied von Pro Bahn an.

Vorname / Name \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

PLZ / Ort \_\_\_\_\_

empfohlen durch (Name und Adresse)  
\_\_\_\_\_

- Einzelmitglied, CHF 45.–
- Studenten/Lehrlinge CHF 20.–
- Gemeinden, CHF 200.–
- Partnermitglied, CHF 25.–
- Vereine / Verbände, CHF 100.–
- Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–

**ProBahn**  
Schweiz

- Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.

Anmeldung auf [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) → Mitgliedschaft  
oder Talon senden an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich



# „Vom Wohlfühlen zum Unwohlsein“

Ein Reisebericht über eine Zugfahrt von Padova nach Zürich. Der Ärger begann in Mailand.



Trifft regelmässig verspätet in Zürich ein, wenn er überhaupt ankommt: EC aus Mailand.

Bild: Gerhard Lob

**Edwin Dutler** Aufgrund meiner beruflichen und privaten Situation reise ich mehrmals jährlich nach Italien. Der nachfolgende Reisebericht ist guter Durchschnitt, die Reisen mit Zugsausfällen habe ich bewusst nicht gewählt.

Reisetag war ein Mittwoch, Mitte Juni. Die Züge waren relativ gut besetzt.

Abfahrt am Mittag in Padova mit einem Intercity von Trenitalia. Kurz nach der Abfahrt offeriert uns ein Servicemitarbeiter zuerst einmal druckfrische italienische Tageszeiten (keine Gratisblätter), anschliessend gibt es freie Getränke und Knackerzeug (ist zwar ungesund, aber gut). Auch die Zugbegleitung zu zweit ist bereits in Sicht und kontrolliert die Billette. Dies geschieht in den ersten 15 Minuten nach der Abfahrt. Dann sehen wir einen technischen Mitarbeiter, der mit prüfendem Blick durch die Wagen schreitet, aber keine Defekte findet. Während der etwas über zweistündigen Fahrt nach Milano kontrolliert und reinigt zusätzlich eine Reinigungsmitarbeiterin in regelmässigen Abständen die WC. Die Ankunft in Milano erfolgt mit drei Minuten Verspätung, die wir kurz vor Milano noch einfahren.

## Aufräumen vor der Abfahrt

In Milano erwartet uns ein EC vom Typ ETR 470 zur Reise nach Zürich. Er ist noch nicht da und kommt dann mit den üblichen 10 Minuten Verspätung an. Bis endlich alle Reisenden ausgestiegen sind, dauert es eine Ewigkeit, alle wollen im vordersten ankommenden Wagen aussteigen und genau dort sind unsere Plätze reserviert.

Endlich können wir einsteigen und unsere Plätze beziehen. Aber vorher müssen wir noch

die unzähligen PET-Flaschen irgendwo entsorgen und auch die Zeitungsberge von den Sitzen räumen. Nachdem wir auch unsere Koffer versorgt haben, kann die Reise in Richtung Norden losgehen, die Abgangsverspätung beträgt nur knapp 10 Minuten.

Kurz nach der Abfahrt fällt mir eine rege Reisendenkarawane in unserem Wagen zum WC auf. Mein „Gwunder“ lässt mir keine Ruhe und ich inspiere einmal die letzten 4 Wagen unseres Zuges. Und mein Verdacht erhärtet sich, alle anderen WC sind defekt und durch das Zugpersonal abgeschlossen. Wird das wohl gut gehen? Meine Vorahnung bestätigt sich, kurz

## Der Kluge uriniert (nicht) im Zuge

Nicht nur in der Schweiz und Italien gibt es in Zügen Toilettenprobleme. Ein WC-Problem gibt es auch in Deutschland. Und gar zu einem Prozess ist es kürzlich gekommen, den die deutschen Medien genüsslich ausschlachteten.

Und das ist der Sachverhalt: Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr fahren die S-Züge ohne Toilette. Also was tun, wenn einem ein dringendes menschliches Bedürfnis überfällt und keine Toilette in Sicht ist. Ein Bahnoberssekretär hatte in dieser Notsituation einem Fahrgast („er könne sein dringendes Bedürfnis nicht bis zum nächsten Halt unterdrücken“) geraten, in den Mülleimer eines leeren Waggons der 1. Klasse zu urinieren. Flugs wurde der Bahnoberssekretär von seinem Arbeitgeber mit 100 Euro gebüsst, disziplinarisch gerügt und sogar versetzt.

Das Verwaltungsgericht in Düsseldorf hat diesem Unfug nun ein Ende gesetzt. Nach dem

vor dem Gotthardtunnel erscheint der Zugchef und er muss auch diese inzwischen nicht mehr funktionierende Toilette definitiv schliessen. Für die Billettkontrolle bleibt keine Zeit, der Zugchef hat mit den Tücken des Zuges genug zu tun.

Als gewiefter Zugfahrer kennt man ja das Problem der defekten WC und man verzichtet bei einer Reise mit dem ETR 470 einfach auf Tranksame, so hat man kein Problem. Und da die Minibar wegen den vielen Reisenden sowie so erst nach 90 Minuten erscheint, kommt man auch nicht in Versuchung.

## 22 Minuten Verspätung

Kurz vor Arth Goldau kommt dann auch die Lautsprecherdurchsage. Wegen der inzwischen nochmals angewachsenen Verspätung von über 20 Minuten verkehrt unser Zug über die Südbahn. Mehrere Reisende können mit dem Begriff zwar nichts anfangen, trotzdem wird eifrig telefoniert und eine verspätete Ankunft in Zürich angemeldet.

Wir erreichen dann Zürich mit 22 Minuten Verspätung, für uns kein Problem, die S-Bahnen fahren regelmässig. Auf der Anzeigetafel ist jedoch bereits die Rückfahrt nach Milano vermerkt. Auf dem Perron sehe ich weder Reinigungs- noch Servicepersonal, ich nehme an, der ETR 470 ist in diesem Zustand nach Milano zurückgefahren.

Gericht hat der Zugbegleiter weiteren Schaden abgewendet, denn die Verunreinigung sei gar nicht mehr abzuwenden gewesen. Das Gericht hielt das Bussgeld zudem für unzulässig, weil es überhaupt keine einschlägigen Vorschriften gab, gegen die der Bahnoberssekretär verstossen haben könnte. Das Bemühen des Bahnoberssekretärs, Schlimmeres zu verhindern, sei daher kein Dienstvergehen, erläutert der Vorsitzende: „Es gab eine Notsituation.“

Der Bahn, die bis zuletzt einen harten Kurs gefahren hat, ist die ganze Geschichte nun peinlich. Ist doch sie verantwortlich dafür, dass die Eisenbahnwagen keine Toiletten mehr haben.

Quellen: Welt online, Spiegel online, Travel lus von Rolf Metz



## Wenn nicht alles rund läuft

Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, kann manchmal ungewollte Überraschungen erleben. In der neuen Rubrik „Reisesplitter“ konfrontieren wir Transportunternehmen mit Erlebnissen und Beobachtungen ihrer Kunden.

### Sonntag, 2. Oktober 2011, Les Diablerets

Die Gletscherbahn Col de Pillon – Glacier des Diablerets ist im Monat Oktober wegen Revisionsarbeiten geschlossen. Bekanntlich besticht dieser Monat durch stabile Wetterlagen und schweizweite Herbstferien. Ab 5. November fährt sie wieder, dann, wenn die Tage kürzer und die Witterung eher rau ist. Warum wird die Bahn ausgerechnet im Oktober revidiert?

#### **Stellungnahme von Bernhard Tschannen, CEO Glacier3000:**

*Die Sicherheit unserer Kunden ist für uns das wichtigste. Daher muss die Bahn einmal im Jahr für Revisionsarbeiten geschlossen werden. Normalerweise dauert dies drei Wochen. Dieses und auch nächstes Jahr müssen wir aber sechs Wochen schliessen, da grössere Arbeiten anstehen wie das Verschieben der Tragseile um 10 Meter. Diese Unterhaltsarbeiten sind bei Schnee und Eis nicht möglich. Daher ist der Monat November ungeeignet. Dazu kommt, dass der November für uns als Gletscherskigebiet touristisch von Bedeutung ist. Unser Ziel ist es aber, ab 2013 die erste Oktober-Woche geöffnet zu bleiben und die Revision dann innert drei Wochen abzuschliessen.*

### Sonntag, 2. Oktober 2011, IC 818 Zürich-Bern

Billettkontrolle in der 1. Klasse. Ein Passagier zeigt die 9-Uhr-Tageskarte, die bei den SBB an Wochenenden nicht gültig ist. Es braucht geduldige Erklärungen des Zugführers während mindestens 20 Minuten, bis endlich der Zuschlag entrichtet wird. Die Billettpflicht ab Mitte Dezember lässt grüssen, dann wird wohl die Diskussion ausgiebiger und ggf. auch hitziger ausfallen...

#### **Stellungnahme der SBB:**

*Es stimmt, bei Neuerungen dieser Art kommt es zwingend zu Diskussionen – auch wenn die Ausgangslage klar ist: Wer in einen Zug steigt, braucht ein gültiges Billett. Das gilt seit langem für Regionalverkehrszüge, für S-Bahnen, Trams und für die allermeisten Busse. Trotzdem haben wir uns den Entscheid, die Billettpflicht einzuführen, nicht leicht gemacht. Doch er war nötig, denn es ist Fakt, dass die SBB jedes Jahr einen zweistelligen Millionenbetrag verliert, weil unsere Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter je länger je weniger alle Reisenden kontrollieren können – so haben die Kundinnen und Kunden oft gar keine Gelegenheit auf dem Zug ein Billett zu kaufen. Diese Zusatzeinnahmen dämpfen künftige Preiserhöhungen.*

### Sonntag, 2. Oktober 2011, Brig

Zug 538 der Matterhorn-Gotthard-Bahn 11.08 Uhr ab Visp ist hoffnungslos überfüllt sowohl in erster als auch zweiter Klasse. Am Schluss des Zuges laufen drei Wagen des Glacier-Express, reserviert für eine Gesellschaft. Der hinterste Wagen, ein Panorama-Wagen 2. Klasse läuft leer mit (sehr wahrscheinlich Toilettenwagen für Speise- und Küchenwagen). Weshalb sind die Passagiere nicht auf diesen Wagen verwiesen worden?

#### **Stellungnahme von Helmut Biner, Leiter Marketing und Kommunikation, Matterhorn-Gotthard-Bahn:**

*„Es ist tatsächlich aufgrund eines Missverständnisses ein Fehler vorgefallen. Die Panoramawagen waren für die „Wildspezialitätenfahrt“ reserviert. Diese Wagen wurden wie folgt eingereiht: Panoramawagen, Servicewagen, Panoramawagen. Aufgrund der Teilnehmerzahl hätten die Kunden in den letzten Wagen hinter dem Service-Wagen eingewiesen werden sollen. Der letzte Wagen blieb aber leer und wäre für Kunden des Regionalverkehrs zur Verfügung gestanden. Der Zugbegleiter nahm aber an, dass der Wagen ebenfalls für die Sonderfahrt reserviert sei. Wir bedauern das Missverständnis. Ab der Station Betten hat sich die Situation normalisiert und alle Reisenden konnten sitzen.“*



## Donnerstag, 6. Oktober 2011, IR 1784 Zürich-Basel

Zugskollision in Olten. Reisende im IR 1784 nach Basel sitzen im abfahrtsbereiten Zug in Zürich. Zehn Minuten nach Abfahrt die Mitteilung über eine „Betriebsstörung“, Reisende nach Lenzburg sollen den Regionalzug nach Lenzburg nehmen. Weitere Informationen blieben aus. Aus eigener Initiative auf den nächstfolgenden IC gewechselt, wo eine korrekte Ansage über die Durchfahrt ohne Halt bis Basel und eine Entschuldigung durch die SBB, jedoch ohne Angabe des eigentlichen Grundes erfolgte. Ebenso wenig wurde gemeldet, dass der Zug anstatt via Liestal via Frick fahre. Immerhin: die Verzögerung hat sich in Grenzen mit ca. dreissig Minuten in Grenzen gehalten. Trotzdem: Wieso wird der eigentliche Grund „Kollision“ nicht genannt? Die Nachrichten, sei dies via TV, via Radio oder iPhone, haben dies in der Folge nachgeholt.

### **Stellungnahme der SBB:**

*Sie können sich sicher vorstellen, dass eine Kollision für die betroffene Unternehmung eine Ausnahmesituation ist. Die SBB versucht hier als allererstes, ein Kundenlenkungs-konzept zu erstellen, damit die Reisenden möglichst rasch von A nach B kommen. Unsere Experten in der Betriebszentrale haben innerhalb Minuten Züge umgeleitet, Ersatzbusse aufgefordert und Extrazüge bestellt. Wichtig ist uns auch, dass die Reisenden gut informiert werden. Dass der Grund für die Störung, also die Kollision, erst später genannt wurde, bedauern wir. Dennoch – auch im Bereich der Kundeninformation gaben wir unser Bestes: Die SBB hat innerhalb kürzester Zeit Kundenlenker in der ganzen Region aufgeboden und eine Hotline für Reisende eingerichtet.*

## Dienstag, 11. Oktober 2011, EC Milano-Zürich, Lugano

Der italienische Schriftsteller Gianni Biondillo nimmt am Morgen den Zug Milano-Zürich (EC 14), um an einer Radiosendung von RSI teilzunehmen. Der EC erreicht Lugano einigermaßen pünktlich. Nur: In Lugano öffnen die Türen nicht; Passagiere können nicht aussteigen, zumindest in den ersten vier Wagen, wie sich nachher rausstellt. Rund 60 Passagiere sind betroffen. Der Zug fährt ab mitsamt Passagieren bis Bellinzona; auf dem Weg dorthin keine Information. Aber auch in Bellinzona gehen die Türen nicht auf, worauf die Passagiere die Notbremse ziehen. Wie ist so etwas möglich? Nicht einmal eine Ansage?

### **Stellungnahme der SBB:**

*Dieser Fall ist für die 60 betroffenen Kundinnen und Kunden natürlich sehr ärgerlich. Wir möchten uns in aller Form für diesen Fehler entschuldigen. Dieser Zwischenfall hat sich aufgrund eines defekten Kabels ereignet. Das sogenannte UIC-Kabel stellt die Verbindung zwischen verschiedenen Zugsteilen sicher, unglücklicherweise gewährleistet dieses Kabel zudem die Kommunikation über die Lautsprecher. Das war auch der Grund, warum nicht einmal eine Durchsage erfolgte. Allerdings wäre es für eine entsprechende Information nach Abfahrt bereits zu spät gewesen, weil die betroffenen Kundinnen und Kunden ja bereits in Lugano aussteigen wollten. Selbstverständlich hätte der Zugchef mit der Weiterfahrt gewartet, wenn er von diesem Defekt gewusst hätte. Leider war das nicht der Fall. Übrigens sind wir froh, dass die Kundinnen und Kunden die Notbremse gezogen haben, eine ungewollte Fahrt durch den Gotthard hätte den Ärger noch weiter vergrössert. In diesem Sinn vielen Dank an die aufmerksame Kundschaft!*

## Montag, 31. Oktober 2011, Tilo, Cadenazzo

Abendliche bzw. nächtliche Bauarbeiten auf der Strecke Bellinzona-Locarno. Der Tilo-Zug um 21.30 Uhr ab Bellinzona fährt nur bis Cadenazzo, danach verkehrt ein Busersatzverkehr. Sehr leise und kaum verständlich erklärt der Zugführer vor Cadenazzo einfach „Capolinea“ (Endstation). Wie sollen Reisende verstehen, was los ist? Warum wird die Ansage nicht auch laut und deutlich auf Deutsch gemacht, was normalerweise in Tilo-Zügen in dieser touristischen Gegend üblich ist?

### **Stellungnahme der SBB:**

*Wir sind über diesen Fall alles andere als glücklich. Wir können gut nachvollziehen, dass sich die Kundinnen und Kunden so kaum orientieren können und auf sich alleine gestellt sind. Genau das will Tilo eigentlich verhindern, die Tessiner Kolleginnen und Kollegen messen der Kundeninformation hohe Priorität zu. Deshalb wurde das Personal angewiesen, klar und transparent über die Umsteigemöglichkeit in Cadenazzo zu informieren. Leider ist das offenbar nicht geschehen. Wir erlauben uns den Hinweis, dass wir immerhin einen Kundenlenker nach Cadenazzo aufgeboden haben, um die Reisenden zu unterstützen. Trotzdem, die beschriebene Kundeninformation entspricht nicht dem gewohnten Tilo-Standard. Der Hinweis ist für die Kolleginnen und Kollegen von Tilo wichtig, um sich weiter zu verbessern. Dies geschieht beispielsweise auch im Bereich der Mehrsprachigkeit. Das Tilo-Personal wird extra dafür ausgebildet, auch in Deutsch informieren zu können. Allerdings sind noch nicht alle Lokführer soweit, entsprechende Durchsagen auch in Deutsch formulieren zu können.*



## Reisen wie zu Grosselterns Zeiten

Mit dem legendären Krokodil auf der Gotthard-Bergstrecke. Bei der Nostalgiefahrt war auch Pro Bahn Schweiz vertreten.

**Urs Schaffer** In Hinblick auf die Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels wird das Signalsystem in den nächsten Jahren ab Sisikon auf die Führerstands-signalisierung umgebaut – die Bergstrecke wird dadurch für historische Fahrzeuge nur noch unter erschwerten Bedingungen erreichbar sein. Zusammen mit dem Dampfbahnverein Zürcher Oberland mit deren mustergültig restaurierten Wagen führte die Betriebsgruppe 13302 aus Wädenswil daher noch einmal eine Fahrt mit verschiedenen Zuggattungen nach Biasca durch. Mitgeführt wurden unter anderem mehrere epochengerecht restaurierte Güterwagen.

Der Extrazug (GmP – Güterzug mit Personenbeförderung) startete am 23. Juli 2011 in Bauma. In Rapperswil übernahm die legendäre Be 6/8 III „Krokodil“ die Spitze. Via Thalwil, Rotkreuz ging die Reise nach Brunnen und weiter durch den Gotthard nach Biasca. Der Hauptzug übernachtete hier und die 80-jährige Be 4/4 unternahm noch einen Ausflug nach Locarno. Am Samstag wurde auf der Nordseite zwischen Amsteg-Silenen und Gurtellen eine Parallelfahrt durchgeführt und am Sonntag auf der Rückreise auf der Südseite zwischen Rodi-Fiesso und Airolo.

### Professionell organisiert

Pro Bahn Schweiz war auch durch den Zentralpräsidenten vertreten. Er genoss die Fahrt von Gurtellen nach Göschenen auf dem Führerstand der 1925 gebauten Be 6/8 III. Der Autor dieses Berichtes liess sich die Gelegenheit nicht nehmen und stellte sich von Göschenen nach Biasca zuhinterst auf die Plattform des ebenfalls mitgeführten Tm“ (kleiner Dieseltraktor). Dieser



Abfahrtsbereiter Gesamtzug am 23. Juli 2011 in Göschenen.

Bild: Urs Schaffer

wurde benötigt um in Biasca fahrdrahtunabhängig manövrieren zu können. Dank der äusserst professionellen Organisation und Leitung durch Jürg Hauswirth und Unterstützung seiner Crew konnte dieser spezielle Anlass erfolgreich durchgeführt werden.

Es sei hier einmal mehr erwähnt, dass bei guter Wartung auch bald 100-jähriges Material (made in Switzerland) immer noch zuverlässig eingesetzt werden kann, was für anderes nicht unterschrieben werden kann (Stichwort: ETR 470).

## Sektion Espace Mittelland: Ja zum schrittweisen Ausbau des Bahnhofs Bern

**Aldo Hänni** Das Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB) hat zum Ziel, die Engpässe im Bahnhof Bern zu beheben und dessen Funktions- und Leistungsfähigkeit für lange Zeit sicherzustellen. Der Bahnhof soll geräumiger, heller, komfortabler und der öffentliche Verkehr noch attraktiver werden. Das Gesamtkonzept ZBB sieht einen schrittweisen Ausbau des Angebots im Bahnhof Bern vor. Bis 2025 werden die Kapazitätsengpässe beim Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) und bei den Publikumsanlagen beseitigt, danach realisiert die SBB eine seitliche

Erweiterung der Perronhalle (siehe auch die offizielle Web-Seite [www.zukunftbahnhofbern.ch](http://www.zukunftbahnhofbern.ch)).

In mehreren Sitzungen in unserer Sektion konnten wir uns zu folgenden Punkten durchringen.

Wir unterstützen klar das etappenweise Vorgehen mit dem Ausbau des Bahnhofs Bern in den nächsten Jahrzehnten. Auch mit dem „Nichtumspuren“ der RBS-Strecke nach Solothurn mit gleichzeitiger Einführung in Zollikofen in die SBB-Strecke nach Bern können wir uns sehr gut abfinden.

Zu den beiden Varianten des neuen RBS-Bahnhofs sind wir der Meinung, dass der parallele, neue Tiefbahnhof zum heutigen SBB-Bahnhof die bessere Lösung ist. Zum einen sind die neuen Umsteigebeziehungen praktischer, die Passagierströme können so besser mit der neuen Unterführung verknüpft werden; und es besteht die Möglichkeit einer Fortsetzung als Metrobahn in Richtung Inselspital und Köniz.

*Die ungekürzte Stellungnahme wird auf [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) veröffentlicht*



# Güterwagen, lärmsaniert

Ein Fachausflug der Sektion Espace Mittelland führte am 7. September nach Luterbach zu einem Unternehmen, das Güterwagen gemäss den neuen gesetzlichen Vorgaben lärmsaniert.

**Res Theiler** Die Geschichte liest sich fast wie ein Märchen: Es war einmal ... die Firma ACTS AG, 1988 aus der SBB herausgewachsen, seit etlichen Jahren ganz selbständig, domiziliert in Bern. Sie betreibt das Geschäft mit Containern, welche ohne Kran- oder andere Hilfsanlagen direkt von Güter- auf Lastwagen umgeladen werden können. Waren anfänglich die Eisenbahnwagen noch im Besitz der SBB, kaufte sie die ACTS AG vor zwei Jahren; andere Tragwagen stammen aus Luxemburg. Alle aber müssen lärmsaniert werden.



Der Teufel steckt im Detail.

Bild: PBS

Eigentlich war vorgesehen, dass die BLS diese Arbeiten in ihrer Werkstätte in Oberburg durchführen würde. Kapazitätsengpässe führten dazu, dass dies kurz nach Beginn bereits wieder aufgegeben werden musste. Was tun? Hier folgt die Lektion, wie ein innovatives Kleinunternehmen aus einer Zwangslage ein neues erfolgreiches Geschäftsfeld macht. Der vorher dreimännig geführte Unterhaltsbetrieb wurde in eine neue Gesellschaft ausgegliedert, die CT-X Mobil-Service AG. Bald war auch eine passende Halle mit eingebautem Geleise auf dem riesigen Areal der ehemaligen Cellulosefabrik in Luterbach gefunden.

Nun folgte der Aufbau von Grund auf. Die Anfangsinvestitionen waren sehr gross, ein Teil des Maschinenparks sind aber Eigenentwicklungen. Die Prozesse mussten vom BAV genehmigt werden, und vor allem galt es die nötigen Spezialisten zu finden und anzustellen. Heute arbeiten 25 Personen dort; die Arbeiten an den eigenen Güterwagen sind abgeschlossen, nun werden für Dritte die gleichen Arbeiten wie auch Reparaturen und Revisionen ausgeführt.

Die Fragen der bunt gemischten kleinen Besuchergruppe – es waren auch die Sektionen Nordwestschweiz und Zürich vertreten – wurden äusserst kompetent von den beiden Verwaltungsratspräsidenten beantwortet: Warum eine neue Firma gründen? Wie geschah der Aufbau? Was sind die einzelnen Arbeitsschritte? Was sind die Pläne? Rudolf Thomet präsidiert die Holding, Guido Beer den Betrieb in Luterbach. Bei der Lärmsanierung geht es ja nicht nur um den simplen Ersatz der Graugussklötze durch Kunststoff, sondern wegen dem andern Material müssen die ganzen Bremsvorrichtungen entsprechend angepasst und neue Räder eingebaut werden. Gleichzeitig wurden die eigenen Wagen total revidiert, so dass sie eine weitere Lebensdauer von rund fünfzehn Jahren haben.

Zum Abschluss konnte die Gruppe noch einen kleinen Ausflug mit der betriebseigenen Diesellokomotive ins Aussengelände, zur Waschanlage, machen – besten Dank an die beiden Herren für die Zeit, die sie uns widmeten.

## Espace Mittelland

**Stephan Frei** Einige Mitglieder der Kerngruppe steckten Anfang Juni auf der Grosse Schanze in Bern die Köpfe zusammen und diskutierten den Entwurf zum Fahrplan 2012 im Espace Mittelland. Daraus entstand eine Liste von gute zwei Dutzend Begehren im Kanton Bern sowie diverse Begehren in den angrenzenden Kantonen. Nachdem aus einigen Kantonen die Reaktionen eingetroffen sind und der definitive Fahrplan zum Kursbuch 2012 erschienen ist, können wir einige Erfolge verbuchen, die das Angebot im Detail verbessern: Der Anschluss von IR 2236 Luzern–Interlaken auf IC 992 Interlaken–Basel um 20 Uhr in Interlaken Ost wird hergestellt; allerdings wird der IR 2236 in Ringgenberg nicht mehr halten.

Die letzten Abfahrten der Tramlinie 6 ab Bern Bahnhofplatz Richtung Muri–Worb werden auf 0.08 Uhr und 0.26 Uhr (sonntags 0.23 Uhr) festgesetzt, womit der Anschluss von der 24-Uhr-Fernverkehrs-Spinne sowohl bei pünktlichen Ankünften und für rasche Umsteiger als auch bei Verspätungen und für mobilitätsbehinderte Reisende gesichert sind.

Der Regionalzug 7116 Solothurn–Biel 6.06 Uhr verkehrt für den Anschluss Richtung Westschweiz künftig auch am Wochenende.

Die Begehren zur Vervollständigung von Halbstundentakten wurden aus finanziellen Gründen abgelehnt oder für eine spätere Prüfung zurückgestellt, z.B. Interlaken–Lauterbrunnen/–Grindelwald, Niederbipp–Langenthal.

*Der ungekürzte Artikel wird auf [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) veröffentlicht*

## Bahngenuss Spanien



**Zwei Reisen zu den Meterspurbahnen FGC, Feve, Euskotren, zu Kultur und Städten Nordspaniens – La Coruña, Oviedo, Bilbao, San Sebastian**

**11.6. und 10.9.2012**

**Leitung Kaspar P. Woker, ex-Redaktor Infoforum**

**Programm/Infos: [ktwoker@bluewin.ch](mailto:ktwoker@bluewin.ch) oder [info@rb-reiseberatung.ch](mailto:info@rb-reiseberatung.ch)**

# Kontroverse Diskussion

In der Sektion Nordwestschweiz von Pro Bahn Schweiz wird über die Doppelspur im Laufental kontrovers diskutiert.

**Marcus Stoercklé jun.** Die Bahnstrecke Basel-Delsberg ist gewiss nicht die komfortabelste. Man darf jedoch nicht bloss den Ausbau auf Doppelspur als Allerheilmittel propagieren. Ein entscheidender Komfortverlust auf dieser Strecke ist die Aufhebung der Lokalbahnstationen Bärschwil, Liesberg und Soyhières.

Der „Ersatz“ und die Anbindung dieser Stationen durch Postbusse ist eben nur bedingt tauglich. Der Velotransport ist auf diesen ersten nur auf Voranmeldung und zweitens nur auf den guten Willen des Buschauffeurs möglich. Ein Rollstuhl darf in den meisten Bussen transportiert werden. Velos sind aber im Fahrplan nicht zum Transport in diesen Bussen vorgesehen. Wenn mehrere Velos gleichzeitig im Postauto mitgenommen werden wollen, wird sowieso sofort klar, dass ein Postauto platzmässig keine gute Alternative zum S-Bahn-Halt an den genannten Stationen ist.

Eine ungeheure Geldverschwendung war damals – vor etlichen Jahren – die Einrichtung des Bahnhofes Soyhières mit Unterführung. Heute ist der Bahn-Haltepunkt nicht mehr in Betrieb, verwahrlost und ein Opfer von sinnlosem Vandalismus. Dabei wäre dieser Haltepunkt ein guter Ausgangspunkt für Wanderungen und Velotouren.

Unverständlich ist, dass im Zeitalter von S-Bahnen, welche recht schnell abbremsten und beschleunigen können, nicht Halt-auf-Verlangens-Lösungen für die genannten kleinen Stationen neu wieder ins Leben gerufen werden! Dies wäre mit relativ geringem finanziellem Aufwand in kurzer Zeit realisierbar!

**Willi Rehmann** Eine Doppelspur im Laufental und eine allfällige Wiederbelebung von Stationen sollte nicht verquickt werden. Es handelt sich um zwei verschiedene Sachen, die sich gegenseitig nicht bedingen oder ausschliessen. Die Doppelspuren wurden bereits in meiner Jugend verlangt, das dürfte inzwischen sechzig Jahre her sein. Bedienung der Stationen durch Regionalzüge (anstelle Postauto ab Laufen): Bevor sich Pro Bahn für so etwas stark machen könnte, wären die Bewohner der betroffenen Orte und Bus-/Bahnbenützer zu befragen.

Mir sind bisher keine Stimmen bekannt geworden die eine Rückkehr des alten Regimes fordern. Die Orte sind teilweise recht weit abgelegen von den ehemaligen Stationen (Bärschwil, Liesberg) und werden mit Postauto inklusive Anschluss an Schnellzug in Laufen viel besser bedient als vorher. Zudem hält das Postauto im gleichen Ort an verschiedenen Punkten, nahe an den Wohnorten der Reisenden. Ist es heute noch zumutbar bei „Nacht und Nebel“ vom einsamen Bahnhof Liesberg zum Ort zu wandern? Für Bärschwil wäre es noch schlimmer und wie sieht dies für Frauen aus (Anteil an den öV-Reisenden von vermutlich 60%)? Hier besteht möglicherweise eine Diskrepanz zwischen Gelegenheitsreisenden und den Ortsansässigen, welche bei schönem Wetter unterwegs sind, und die täglich, auch im Winter, mit Postauto und Zug fahren.

## Kontakte

**ZENTRALVORSTAND**  
Kurt Schreiber, Präsident  
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH  
T 044 781 34 08  
kurttschreiber@bluewin.ch

**ESPACE MITTELLAND**  
Aldo Hänni, Präsident  
Böcklinstrasse 13, 3006 Bern  
T 031 352 83 46  
haenni.aldo@hispeed.ch

**NORDWESTSCHWEIZ**  
Willi Rehmann, Präsident  
Postfach 3834, 4002 Basel  
T 061 421 31 80  
willi.rehmann@bluewin.ch

**OSTSCHWEIZ**  
Hans Schärer, Präsident  
Fallethenbachstrasse 5, 8867 Niederurnen;  
T 055 610 24 03  
h.schaerer@onflow.ch

**TICINO ASTUTI**  
Elena Bacchetta, Präsidentin  
Via F. Chiesa 30, 6834 Morbio Inferiore  
T 076 474 21 79  
elena.bacchetta@gmail.com

**ZENTRALSCHWEIZ**  
Karin Blättler, Präsidentin  
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern  
T 041 210 28 72  
karin.blaettler@bluewin.ch

**ZÜRICH**  
Urs Schaffer, Präsident  
Flüelastr. 15, 8048 Zürich  
T 044 401 24 35  
oev.schaffer@bluewin.ch

## Gönner Pro Bahn

Gemeinden, Firmen, Transportunternehmungen und Organisationen schätzen die Arbeit von Pro Bahn. Als Gönnermitglieder (CHF 500. – pro Jahr) unterstützen sie uns. Der Gegenwert: Vorzugstarif für Inserate im InfoForum.

**BERN MOBIL**



**Kummler+Matter**



**SOB SÜDOSTBAHN**



**ONFLOW**

## Gemeinden

BL: Läfelfingen, Tecknau  
TG: Frauenfeld  
ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Rafz, Richterwil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil



# Einsatz für das Simmental

Erfolg für Pro Bahn Schweiz: Mit dem Fahrplanwechsel halten wieder Regionalzüge an allen Stationen zwischen Zweisimmen und Spiez.

**Hans Rothen** "Ein Mitglied von Pro Bahn hat die Initiative ergriffen und für den Erhalt von Haltestellen der Simmentalbahn Unterschriften gesammelt und sich die Unterstützung der Behörden gesichert" so der Untertitel zum Bericht "Einsatz für das Simmental" im InfoForum, Ausgabe 02/08. Die damals dem Pro-Bahn-Mitglied Hans-Ulrich Zesiger bei der Abgabe der 338 Unterschriften von den Gemeindevertretern Spiez zugesicherte Aussage ("Wir werden sicher nur einer befriedigenden Lösung zustimmen") kann heute betätigt werden.

An der Sitzung vom 21.3.2011 hat der Gemeinderat Spiez dem öV-Angebotskonzept Simmental ab dem Dezember 2011 zuhanden der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West zugestimmt. Damit verbunden ist die Beibehaltung der Haltestellen Eifeld und Lattigen, jedoch wird die äusserst schwach frequentierte Haltestelle Spiezmoos Süd ersatzlos aufgehoben. Für den Gemeinderat ist wichtig, dass die Haltestelle Lattigen bleibt respektive aufgewertet wird. Die neue Lösung hat den Vorteil, dass dank dem Abschluss der ergänzenden Bahn-Infrastrukturbauten und Signaltechnik die bisher geführten Shuttle-Züge zwischen Spiez



Wieder bedient: Haltestelle Lattigen.

Bild: PBS

und Wimmis aufgehoben werden können. Ab 11. Dezember 2011 halten wieder alle Regionalzüge stündlich auf Verlangen nach Zweisimmen und nach Spiez beziehungsweise sogar bis und von Bern. Hans-Ulrich Zesiger wurde

anlässlich der Orientierung über die künftige Bedienung der Haltestelle Lattigen bei Spiez als Stationsvorstand von Lattigen angesprochen. Pro Bahn Schweiz dankt Hans-Ulrich Zesiger für sein erfolgreiches Engagement zum Erhalt des optimalen öV-Angebots zugunsten der Bevölkerung von Lattigen wie auch der Mitarbeitenden zweier Militärbetriebe, dem ABC-Zentrum und der Logistik-Basis, die dort ansässig sind.

## Sektion Zürich

Der Einsatz von Pro Bahn Schweiz, Sektion Zürich (PBSZH) hat sich gelohnt. Ursprünglich war für den Fahrplan 2012–2013 vorgesehen, den letzten Zug nach Niederweningen, Zürich HB ab 0.17 Uhr, ausfallen zu lassen. Diese „Sparmassnahme“ hätte bewirkt, dass für Bewohner dieser Region der letzte Zug bereits um 23.37 Uhr abgefahren wäre. Eine unhaltbare Situation. Eingaben aus der Bevölkerung und nicht zuletzt von PBSZH haben dazu geführt, dass diese Massnahme zurückgenommen wird. Ein Beispiel mehr, das aufzeigt, dass sich der Einsatz von Pro Bahn lohnt.

## Kleine Anleitung für die Autoren des InfoForums

Zentralvorstand und Redaktor sind froh, wenn Text- oder Fotobeiträge eintreffen, denn das InfoForum lebt auch von diesen Artikeln. Nicht immer ist es aber möglich, alle Beiträge aufzunehmen, denn sonst würde der vorgesehene Rahmen des Heftes gesprengt, was wiederum Mehrkosten auslöst. Wie bei allen anderen Zeitungen sollen die nachstehenden Grundregeln gelten. Sie vereinfachen die Zusammenarbeit und tragen zum gegenseitigen Verständnis bei.

- Eingesandte Manuskripte können vom Redaktor bearbeitet und gekürzt werden.
- Eine Veröffentlichung der eingesandten Artikel kann nicht garantiert werden.
- Über die eingesandten Artikel wird keine Korrespondenz geführt.
- Die Beiträge sollten – wenn nicht anders abgesprochen – einen Bezug zum Schwerpunktthema oder der Rubrik „Aktuelles“ haben.

- Beiträge für diese Rubriken sollten im Regelfall nicht länger als 3500 Zeichen sein (inkl. Leerschläge); alle Schreibprogramme verfügen über eine entsprechende Zählfunktion.
- Für die Beiträge aus den Sektionen (Pro Bahn intern) gelten maximal 1500 Zeichen als Richtwert.
- Für eingesandte Fotos ist eine hohe Auflösung erforderlich (300 ppi). Eine unzureichende Qualität lässt keinen Abdruck zu.
- Die Redaktion des InfoForums speichert nicht veröffentlichte Texte als Stehsatz.

Redaktion und Zentralvorstand danken im Voraus für die Beachtung und für das Verständnis.

*Gerhard Lob, Redaktor InfoForum  
Kurt Schreiber, Präsident Pro Bahn Schweiz*

## Sektion Ostschweiz

Wir suchen Mitglieder aus den Kantonen Graubünden und den beiden Appenzell, welche bereit sind, sich für den öffentlichen Verkehr in diesen beiden Kantonen einzusetzen. Vor allem geht es um Fragen des Fahrplanangebotes, Dienstleistungen und darum, die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs in diesen Kantonen besser kennen zu lernen. Dazu sind wir auf Mitarbeiter vor Ort angewiesen, damit wir die richtigen Schritte machen können. Fühlen Sie sich angesprochen und sind (noch nicht) Pro-Bahn-Mitglied, dann melden Sie sich doch bitte beim Sektionspräsidenten Hans Schärer. Die Sektion Ostschweiz freut sich auf Sie. Selbstverständlich sind jederzeit auch Mitarbeiter/innen aus den anderen Ostschweizer Kantonen bei uns jederzeit herzlich willkommen.

Hans Schärer, Präsident Pro Bahn Sektion Ostschweiz [h.schaerer@onflow.ch](mailto:h.schaerer@onflow.ch)

NEU AB DEM 11.12.2011

# *Dîner in Paris. Jetzt 30 Minuten schneller.*

BASEL <> PARIS 3:03\* | ZÜRICH <> PARIS 4:03\* | 6x TÄGLICH\*



\* Kürzeste Fahrzeit, bis zu 6 tägliche Hin- und Rückfahrten

**TGV Lyria**  
Reisen in Harmonie

[www.tgv-lyria.com](http://www.tgv-lyria.com)

TGV Lyria, Mitglied von 