



Bild: Hans Rothen

## Der Hoffnungsträger

Tristesse auf der Gotthard-Bergstrecke: Warten auf den Traverso

Premio Pro 2018: Zugbegleiterin Sonja Peter auf dem ersten Rang  
Preisvergleich bei internationalen Billetten: Es geht voran



**Gerhard Lob**

Redaktor  
InfoForum

## D Land in Sicht am Gotthard

Es kam, wie es kommen musste. Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist die historische Bergstrecke in der Bedeutungslosigkeit versunken, auch wenn versucht wurde, sie durch den Namen „Panorama“ aufzuwerten. Die Verbindungen Erstfeld – Bellinzona via RE sind wegen notwendigen Umsteigens und langer Fahrzeiten so unattraktiv, dass sogar Bahnfreake darauf verzichten, wie Mario Del Curto von der Tessiner Pro Bahn Sektion schreibt (Seite 16). Immerhin ist Land in Sicht: Der Flirt „Traverso“ aus dem Hause Stadler, der ab 2020 im Co-Branding SOB-SBB auf der Gotthard-Panoramastrecke verkehrt, ist ein Blickfang und erfüllt Kundenwünsche in jeder Hinsicht. Besucher der Bahnfachmesse InnoTrans in Berlin waren jedenfalls begeistert, darunter Edwin Dutler (ab Seite 8).

## F Terre en vue au Gotthard

Cella devait finir par arriver. Après la mise en service du tunnel de base du Gotthard, la ligne historique de montagne a perdu de son intérêt, et ce, malgré sa nouvelle appellation de «Panorama». Les changements et la lenteur des rames plombent le tronçon qui relie Erstfeld à Bellinzona via RE. Même les mordus du rail rennoncent à l'emprunter, comme le fait remarquer Mario Del Curto, de la section tessinoise de Pro Rail (page 16). Mais il y a de quoi se réjouir. Le Flirt «Traverso» des ateliers Stadler Rail, qui roulera sous l'emblème commun SOB-SBB dès 2020 sur la ligne panoramique du Gotthard, est un modèle de confort. Un train à même de répondre à toutes les attentes de la clientèle, estiment les visiteurs du salon du transport ferroviaire InnoTrans à Berlin, et parmi eux, Edwin Dutler (page 8 et suivantes).

## I Novità in vista al Gottardo

Le cose sono andate come si poteva prevedere. Dopo la messa in esercizio della Galleria di base del Gottardo, la storica linea di montagna ha perso gran parte della sua importanza e questo nonostante si sia tentato di rivalutarne il ruolo attraverso varie proposte in chiave turistica, come quella legata ai treni „Panorama“. I collegamenti Erstfeld-Bellinzona tramite Regio Express (RE) risultano essere poco attrattivi sia a causa dei cambiamenti di convoglio cui è costretto il passeggero sia dei lunghi tempi di percorrenza che finiscono per scoraggiare pure gli appassionati del treno, come scrive Mario Del Curto della Sezione ticinese di Pro Bahn (pagina 16). Comunque vi è una novità in vista. E' il Flirt „Traverso“ progettato da Stadler che cirolerà lungo la linea panoramica del Gottardo a partire dal 2020 grazie alla collaborazione tra SOB e FFS e che rappresenta un richiamo in grado di soddisfare i desideri dei clienti sotto ogni punto di vista. I visitatori della Fiera ferroviaria InnoTrans di Berlino tra i quali Edwin Dutler (da pagina 8) ne sono in caso rimasti entusiasti.

## Inhalt

### Preis Premio Pro

Preisverleihung in Luzern ..... 3-4  
Interview mit Zugbegleiterin Sonja Peter ..... 5

### Aktuell

Fahrplan 2019: Die Neuerungen ..... 6  
Vorbild Flieger: Internationale Zugtickets ..... 7  
Entwicklungen beim Rollmaterial:  
Impressionen von der InnoTrans ..... 8-10  
Reisebericht: Verflirt bei FlixBus ..... 11  
Nachrichten 1 & 2 ..... 12/15  
ÖV-Kolumne: Endstation Ravds ..... 13  
Augenschein: Grimsel vor dem  
Winterschlaf ..... 14  
Astuti: Leiden an der  
Gotthard-Bergstrecke ..... 16  
CITraP Waadt: Von Bern nach Berlin ..... 17

### öVerreisen

Fantastisch:  
Grand Train Tour of Switzerland ..... 18-19  
Gigantisch: Neue U-Bahn-Linie in Paris... 20-21

**Leserbriefe** ..... 21-22

### Pro Bahn

Die Sektion Zürich berichtet ..... 23

**Frontbild:** Der neue Niederflurtriebzug „Traverso“ (an der InnoTrans Berlin 2018).

## Impressum

InfoForum 4/2018, Versand: 5. Dezember 2018

### Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)  
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs  
8000 Zürich  
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40  
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch  
Postkonto: 82-4920-4

### Redaktion

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

### Mitarbeit Pro Bahn

Mitarbeit Pro Bahn: Roland Arnet, Karin Blättler, Edy Bernasconi, Mario Del Curto, Edwin Dutler, Daniel Mange, Michael Strasser, Andreas Theiler. Gastbeitrag: Ion Karagounis

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektur

Stefan Schweizer

### Druck

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

### Grafisches Konzept und Layout

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

### Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

### Nächste Ausgaben

InfoForum 1/2019, Versand: 6. März 2019  
Inserate- und Redaktionsschluss 14. Februar 2019  
InfoForum 2/2019, Versand: 5. Juni 2019  
Inserate- und Redaktionsschluss 9. Mai 2019

# Ausgezeichnete öV-Mitarbeitende

Im Verkehrshaus in Luzern wurden die Preisträger des „Premio Pro 2018“ geehrt. Erstmals wurde auch ein Spezialpreis vergeben – für den Erhalt des „Läufelfingerlis“.

**Gerhard Lob** SBB-Reisezugbegleiterin Sonja Peter hat den „Premio Pro 2018“ von Pro Bahn Schweiz gewonnen. Der Preis „Premio Pro“ wird seit 2016 alle zwei Jahre für vorbildliche und engagierte Mitarbeitende im öffentlichen Verkehr vergeben. Der Entscheidung lag bei den Leserinnen und Lesern des InfoForums. Sie konnten aus den 10 nominierten Kandidatinnen und Kandidaten auswählen, die im InfoForum 3/2018 vorgestellt worden waren.

Frau Peter hatte am 21. Juli 2018 beim „Gotthard Weekender“ via Leitstelle in Bern erreicht, dass der Anschluss des verspäteten Zuges aus Zürich in Göschenen abgewartet wurde. Vorbildlicherweise hat sie das am Lautsprecher zwischen Erstfeld und Göschenen zweimal bekannt gegeben. Rund 20 Personen konnten davon profitieren.

Der Preis wurde am 16. Oktober im Verkehrshaus Luzern von Norbert

Schmassmann, Präsident des Verbandes öffentlicher Verkehrs (VöV), und Pro Bahn Präsidentin Karin Blättler überreicht. „Die freundliche Begrüssung bei der Zugsabfahrt und auch das umsichtige Handeln beim Verspätungsfall haben die Bahnreisenden sehr geschätzt. Das ist nicht immer selbstverständlich. Sonja Peter ist eine würdige, verdiente Preisträgerin. Wir wünschen uns, dass Sonja Peter noch lange für die Reisenden im Einsatz bleibt und als Vorbild gilt“, sagte Karin Blättler.

Der zweite Preis ging an Stefan Schulthess, Tramchauffeur bei den Verkehrsbetrieben Zürich, der durch einen beherzten Einsatz vermeiden konnte, dass sich eine Person, die bei Wallisellen auf einem S-Bahn-Gleis lief, aus dem Gefahrenbereich entfernte. Der dritte Preis ging an Bruno Knutti, Buschauffeur bei der PostAuto AG. Am 8. Juni 2018 fuhr er den letzten Kurs von Reichenbach auf die Griesalp. Auf Bit-

te eines jungen Paares legte er einen Extrahalt im Dorf Kiental ein, damit dieses in einer Bäckerei Brot einkaufen konnte – ein unkomplizierter Kundenservice der Extraklasse. Der Fahrplan wurde gleichwohl eingehalten.

Alle weiteren Nominierten (siehe InfoForum 3/2018) erhielten eine Ehrenurkunde, denn allein schon die Nominaton machte deutlich, dass sie mehr getan haben als Dienst nach Vorschrift. Allen Teilnehmenden, die nach Luzern zur Feierstunde ins Verkehrshaus gekommen waren, war anzumerken, wie sehr sie die Auszeichnung schätzen. Einige räumten indes auch ein, zuvor noch nie etwas von Pro Bahn Schweiz gehört zu haben.

## Ein Spezialpreis

Dieses Jahr wurde zusätzlich ein „Premio Pro Spez 2018“ verliehen. Ausgezeichnet wurden Jürg Degen, Präsident des Refe- >>>



Sonja Peter, Gewinnerin des ersten Preises „Premio Pro 2018“, umrahmt von VöV-Präsident Norbert Schmassmann und Pro Bahn Präsidentin Karin Blättler.



Preisträger: Stefan Schulthess (2. Rang), Bruno Knutti (3. Rang), Dieter Forter und Jürg Degen (Premio Pro Spez) sowie Gruppenbild mit Ehrenrängen (oben). Bilder: G.Lob

>>> rendumskomitees gegen die Stilllegung der S9/Läufelfingerli, und Dieter Forter, Gemeindepräsident Läufelfingen, für den Erhalt des „Läufelfingerlis“ aus.

Seit über 20 Jahren versuchte der Kanton Basel-Landschaft die Läufelfingerli-

Bahnstrecke stillzulegen. Jahrelang konnte man die Schliessung der Strecke immer wieder abwenden – bis im März 2017, als sich das Kantonsparlament für die Einstellung der S9 aussprach. Gleichentags, als der Landrat in Liestal den Zug beerdigte,

startete ein überparteiliches Komitee ein Referendum. Die Bevölkerung des Tals kämpfte für ihre Eisenbahn. Die nötigen Unterschriften kamen zusammen.

Am 26. November 2017 entschied das Stimmvolk mit 65 Prozent der Stimmen gegen die Schliessung des Läufelfingerlis. Jürg Degen und Dieter Forter waren die Gesichter und Promotoren der Kampagne. Der ehemalige SP-Landrat Jürg Degen bildete den Kopf des Komitees. Umsichtig, sachlich und mit viel Schaffenskraft legte er sich voll ins Zeug, um die S9 zwischen Sissach und Olten zu erhalten. Dieter Forter kämpfte als Gemeindepräsident von Läufelfingen medial und politisch auch an vorderster Front für die Anbindung seines Dorfes. Beide haben sich als Retter der S9 sehr für den öffentlichen Verkehr engagiert.

## Ehrliche Anteilnahme ist wichtig

**GL** Wie Karin Blättler in Luzern ausführte, erreichen Pro Bahn Schweiz sehr viele positive Meldungen: von lebensrettenden Massnahmen bis hin zu kleinen Gesten, die sich den Reisenden einprägen. Den Kundinnen und Kunden sei es wichtig, dass sie ein Gefühl der ehrlichen Anteilnahme erhalten und einen taktvollen Umgang erfahren. Die Mitarbeitenden sollen nicht widerwillig handeln, weil es die Betriebsabläufe so vorschreiben.

Gerade in schwierigen Situationen – etwa bei Pannen, Unfällen oder auch Verspätungen – sei es besonders wichtig, wenn sich die Mitarbeitenden in die Situation der Reisenden hineinversetzen und sie bestmöglich unterstützen. „Es gilt wie überall der Grundsatz: Man sollte den anderen Menschen so begegnen, wie man das in derselben Situation für sich selber auch wünschen würde“, so die Pro Bahn Präsidentin.

# „Immer noch ein fantastischer Job“

Sonja Peter, Reisezugbegleiterin aus Zürich, ist die Siegerin des Premio Pro 2018.

Interview: Gerhard Lob

**Frau Peter, Sie haben den ersten Preis bei Premio Pro 2018 gewonnen. Besten Glückwunsch! Wie wichtig ist es, dass es solche Preise für ÖV-Mitarbeitende gibt?**

**Sonja Peter:** Ich finde es sehr wichtig. Denn es ist sicherlich eine Motivation für viele. So wissen sie, dass es geschätzt wird, wenn man ein wenig mehr leistet als vorgeschrieben ist.

**Immer wieder ist zu hören, dass gerade die Arbeit von Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern schwieriger geworden ist. Stimmt das?**

Zum Teil schon. Aber es gibt das Sprichwort: „So wie du in den Wald hinein rufst, so schallt es heraus“. Und das gilt sicherlich auch für unseren Beruf. Ich denke, wir haben viel in der Hand. Aber ich muss beispielsweise feststellen, dass der Egoismus zunimmt. Das beginnt beim Ein- und Aussteigen. Es wird keine Rücksicht mehr genommen, beispielsweise gegenüber älteren Leuten. Aber alles in allem ist mein Job immer noch ein fantastischer Job. Es ist eine schöne Aufgabe, mit Menschen zu arbeiten.

**Werden Sie auch mal beschimpft?**

Das kommt schon mal vor. Aber wir müssen uns eben bewusst sein, dass wir manchmal ein Blitzableiter sind. Ganz wichtig ist es, gewisse Reaktionen nicht persönlich zu nehmen. Das kennt man auch vom Strassenverkehr oder aus anderen Bereichen. Ich konzentriere mich lieber auf die netten und tollen Kundinnen und Kunden – und von diesen hat es sehr viele.

**Gibt es auch positive Rückmeldungen?**

Ja, natürlich. Und das täglich!

**Sie arbeiten nicht nur mit den Kunden, sondern auch mit anderen SBB-Mitarbeitenden. Was machen Sie da genau?**

Ich arbeite im Care-Team. Wir betreuen Mitarbeitende, die etwa in Personenunfälle oder Tötlichkeiten von Kunden involviert waren. Es ist ein tolles Team, in dem wir uns austauschen, um mit diesen Fällen umzugehen.



„Ein ÖV-Preis ist eine Motivation“: Sonja Peter im Verkehrshaus Luzern.

Bild: G.Lob

## Premio Pro 2018

1. Rang	Peter Sonja	Reisezugbegleiterin SBB
2. Rang	Schulthess Stefan	Tramchauffeur bei VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
3. Rang	Knutti Bruno	Buschauffeur bei Postauto AG
Ehrenrang	Allenbach Urs	Buschauffeur bei AFA Autoverkehr Frutigen–Adelboden
Ehrenrang	Frau Dimitrovski	Minibarservice bei Elvetino
Ehrenrang	Germann Adeline	Buschauffeurin bei AFA Autoverkehr Frutigen–Adelboden
Ehrenrang	Hartmann Alexander	Buschauffeur bei VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
Ehrenrang	Jovanovic Slavisa	Buschauffeur bei Maag Busbetrieb AG, Kloten
Ehrenrang	Scalvini Renato	Buschauffeur bei PostAuto-Unternehmer „Niederer Autobetrieb AG“ (PostAuto-Region Ostschweiz)
Ehrenrang	Stettler Christoph	Buschauffeur bei Verkehrsbetriebe STI, Thun

## Premio Pro Spez 2018

Degen Jürg	Präsident des Referendatskomitees gegen die Stilllegung der S9/Läufelfingerli
Forster Dieter	Gemeindepräsident Läufelfingen

## Für den FV-Dosto wird es nun ernst

Neuerungen der SBB zum Fahrplanwechsel: Neue Doppelstockzüge auf der Ost-West-Achse. Ab Mitte 2019 kommt es zu längeren Reisezeiten auf der Nord-Süd-Achse.

**Gerhard Lob** Auf der Ost-West-Achse sorgen zum grossen Fahrplanwechsel am 9. Dezember die neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge (FV-Dosto) für mehr Sitzplätze. Die Erwartungen der Kunden sind hoch. Als 400 Meter lange Kompositionen auf der Linie IC 1 bieten sie rund 1300 Sitzplätze. Sie kommen mit jahrelanger Verspätung zum Einsatz. Sehr positiv: Alle Fernverkehrszüge werden von Zugpersonal begleitet, und auf allen IC- und EC-Zügen gibt es von 6.30 bis 21.00 Uhr ein Verpflegungsangebot.

Im neuen Fahrplan rückt die Ostschweiz insgesamt näher an Zürich. Während der Hauptverkehrszeiten unter der Woche verkehren zwischen Zürich und St. Gallen neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde und Richtung. Wenn das Passagieraufkommen hoch ist, gibt es jede halbe Stunde eine schnelle Direktverbindung von St. Gallen – ohne Halt bis Winterthur – nach Zürich. Zwischen Romanshorn und Zürich verkürzt sich die Fahrzeit um 4 Minuten. Die Zentralschweiz profitiert von einer direkten Verbindung über Zürich zum Wirtschafts- und Hochschulstandort Winterthur. Auf der Nord-Süd-Achse verkehren die Direktverbindungen am Morgen von Basel über Luzern durch den Gotthard-Basistunnel nach Locarno neu täglich (bisher nur am Wochenende).

Im Jahr 2019 starten auch die Doppelspur-Ausbauarbeiten am Ostufer des Zugersees, welche wegen der Umleitung zunächst zu einer verlängerten Reisezeit auf der Nord-Süd-Achse führen (10 bis 15 Minuten) – die Zeitersparnis vom Gotthard-Basistunnel wird dadurch fast aufgehoben. Daneben führen die SBB weitere Bau- und Unterhaltsarbeiten vor allem in der Nacht aus. Aus diesem Grund dünnen sie das Angebot auf den Strecken Lausanne – Genf Flughafen und Lausanne – Brig von Sonntag bis Donnerstag in den Randstunden ab 20 Uhr aus. Baustellen gibt es auch im Tessin.

Aufgrund umfangreicher Bauarbeiten und Elektrifizierung in Deutschland auf der Strecke Zürich – München wird das Euro-City-Angebot vorübergehend von vier auf

drei Zugpaare pro Tag reduziert. Dafür verkehren mehr IC-Busse. Die EC-Züge fahren alle via Kempten (Allgäu); die Fahrzeit verlängert sich um rund 20 Minuten.

In der Westschweiz wird mit der Einführung des Viertelstundentakts zwischen Lancy-Pont-Rouge und Coppet die erste Etappe des „Léman Express“ realisiert.

Und noch ein Blick Richtung Frankreich: Im grenzüberschreitenden Personenverkehr werden insgesamt 10 Zugpaare pro Tag auf der Linie Biel – Delle bis nach Meroux (bei Belfort-Montbéliard TGV) verlängert. Dort besteht in der Regel Anschluss an den TGV nach Paris, Lyon, Luxembourg oder Marseille.

## Neuer Stiftungsratspräsident von SBB Historic



Werner Nuber (links) übergibt vor dem Krokodil 14305 das Kommando an Kaspar Grossmann.  
Bild: Edwin Dutler

**Edwin Dutler** Werner Nuber ist auf persönlichen Wunsch per Ende September 2018 als Präsident und Mitglied des Stiftungsrates von SBB Historic in den Ruhestand getreten. Mit seinem engagierten Wirken prägte der ehemalige Kommunikationschef der SBB die Stiftung seit ihrer Gründung im Jahr 2001. Seit 2010 amtierte er als Präsident und hat dabei die Neuposi-

tionierung sowie die Zusammenarbeit mit der Stifterin SBB ausgebaut. Wir danken Werner Nuber für seinen engagierten und wirkungsvollen Einsatz zugunsten von SBB Historic.

Der Stiftungsrat hat an seiner konstituierenden Sitzung Kaspar Grossmann als neuen Stiftungsratspräsidenten per 1. Oktober gewählt. Kaspar Grossmann, Leiter Services Personenverkehr SBB, ist seit der Stiftungsgründung im Jahr 2001 als Vertreter der SBB Mitglied des Stiftungsrates von SBB Historic. Wir wünschen Kaspar Grossmann viel Erfolg bei seiner nicht leichten Aufgabe. Um die betrieblichen und finanziellen Herausforderungen einer historischen Bahn auch in Zukunft zu realisieren, benötigt er die uneingeschränkte Unterstützung der Stifterin und aller beteiligten Institutionen und Kreise, damit die Bahngeschichte in all ihren Facetten für die Fachwelt und für die sich interessierende Öffentlichkeit weiterhin sichtbar gemacht werden kann. Die Bahngeschichte ist ein zentraler Teil der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte der Schweiz.

Bei einer stimmungsvollen und eindrucklichen Eisenbahnrundfahrt mit dem Schweden-Krokodil 14305 und zwei Salonwagen wurde der Abschied von Werner Nuber und die Neueinsetzung von Kaspar Grossmann mit viel Prominenz aus Politik und Wirtschaft zelebriert. Als neuer Vertreter der SBB wurde Markus Geyer gewählt, der über ein jahrelanges und fundiertes Eisenbahnwissen verfügt und den Stiftungsrat ideal ergänzt.

# Amadeus soll es richten

Bei internationalen Billetten wollen die SBB mehr Transparenz schaffen und den Preisvergleich mit anderen Anbietern ermöglichen – wie im Flugverkehr.

**Andreas Theiler** Aruba ist nicht nur eine Karibikinsel, sondern auch der Name des neuen SBB-Softwareprogramms, um den internationalen Billettkauf für den Privatkunden auszubauen, zu vereinfachen und gleichzeitig transparenter zu gestalten. Alexander Gellner, Leiter internationaler Vertrieb (offiziell: Head of International Distribution and Marketing) der SBB, gibt in einem Gespräch Aufschluss über Stossrichtungen, bereits aktive Lösungen wie auch über die vielfältigen Probleme im grenzüberschreitenden Personenverkehr.

Fangen wir mit zwei Herausforderungen an. Einige Sorten der internationalen Billette sind nach wie vor nur auf Spezialpapier erhältlich, was keinesfalls mehr zeitgemäss ist. Ein Beispiel ist der STS (Swiss Travel System) Flex Pass – das Angebot für ausländische Reisende mit frei wählbaren GA-Tagen in der Schweiz. Alle anderen STS-Angebote können sich die Kunden mit Print-at-Home selbst ausdrucken, wie zum Beispiel auch Billette nach Italien. Der Flex Pass folgt nächstes Jahr.

Während die Verantwortlichen diese Baustelle bald beenden werden, bleibt eine andere Frage noch offen: Warum sind internationale Billette aus der Schweiz auf Drittanbietern wie Trainline oder GoEuro nicht erhältlich. Der Grund ist, dass bis vor kurzem noch eine Schnittstelle fehlte, um diese Partner anzubinden und damit Tickets in Echtzeit ausstellen zu können. Diese Schnittstelle ist nun verfügbar: Die ersten Partner wie GoEuro sind bereits aufgeschaltet, andere wie Trainline werden folgen.

## Vorteil von Drittanbietern

Der grosse Vorteil dieser Drittanbieter ist, dass sie für Bahnbillette einen direkten Preisvergleich von verschiedenen Bahngesellschaften bieten. Bei Flugtickets gehört dies seit 10 Jahren zum Standard. Dieser neuen Haltung gegenüber zeigen sich die SBB sehr offen und wollen mit den „neutralen“ Online-Anbietern Schritt halten. Natürlich auch, um verlorene Kunden wieder auf die eigene Seite zurückzuholen.

Damit sind wir bei drei anderen Baustellen: Da ist erstens das umständliche Proze-



Beliebtes Reiseziel: Florenz.

Bild: Gerhard Lob

edere, um für ein internationales Bahnbillet überhaupt den Endpreis ausfindig zu machen. Gemäss Alexander Gellner braucht er aktuell noch sieben bis acht Klicks. Unterdessen ist man als Kunde aber gewohnt, verschiedene Reisedaten und -zeiten mit entsprechend unterschiedlichen Preisen angezeigt zu erhalten. Warum erst jetzt? Ganz einfach: Mit unserem offenen System in der Schweiz gab es bisher – vor der Einführung der Sparbillette – dafür keinen Bedarf.

Zweitens haben die SBB gar nicht alle Angebote zur Verfügung, die sie eigentlich gerne den Kunden verkaufen möchten. Das gilt vor allem für Österreich und Italien. Anders gesagt: Auf den Homepages der entsprechenden ausländischen Gesellschaften finden wir in der Schweiz billigere Angebote als auf [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch). Und jetzt kommt ein überraschender dritter Punkt: Die Einführung der Sparbillette in der Schweiz hatte zur Folge, dass nun die Partnerbahnen (in diesem Text sind das ausschliesslich DB, SNCF, Trenitalia sowie ÖBB) bei ihrem Verkauf von internationalen Billetten in die Schweiz auch nicht mehr Zugriff auf alle Angebote haben, also

**Die ersten Partner wie GoEuro sind bereits aufgeschaltet, andere wie Trainline werden folgen.**

tendenziell ebenfalls zu teuer verkaufen müssen.

Damit stecken eigentlich alle im gleichen Korsett fest.

Wie lässt sich ein solcher gordischer Knoten auflösen, ohne alle bisherigen guten Dinge zu zerstören? Jetzt kommt Aruba ins Spiel: Eine zentrale Schnittstelle für alle fünf Bahnen, wo die SBB Zugriff auf alle Angebote der Partnerbahnen haben und umgekehrt, sollte erstellt werden. Aus Kapazitätsgründen beschlossen die SBB, diese Aufgabe extern zu vergeben. Die Firma Amadeus mit Sitz in Madrid, die grosse Erfahrung mit der gleichen Aufgabe für Fluggesellschaften hat, machte das Rennen.

## Verspätung aufholen

Die gemeinsame Schnittstelle ist also ausgelagert, befindet sich jetzt bei Amadeus. Dies hat unter anderem den Vorteil, dass die monatlichen Änderungen nur noch bei dieser einen Gesellschaft erfasst werden müssen – und dann alle Partnerbahnen Zugriff haben. So wird das Ganze für die SBB vereinfacht; gleichzeitig steigt der Kundennutzen überproportional.

Der Endkunde – wir alle in der Schweiz, die ins benachbarte Ausland reisen wollen – merkt davon nichts, und die Finanzen fliessen wie bisher zwischen den Bahnen. Aber das Angebot im Internet entspricht nun demjenigen der Flugwelt. Damit lässt sich hoffentlich nicht nur die Abwanderung zu Flugzeug oder Bus stoppen; die Beteiligten erhoffen sich von diesem Werkzeug einen deutlichen Anstieg der Auslandsreisen per Bahn. Was ja wiederum genau im Trend liegt, vor allem aus ökologischen Gründen.

Alexander Gellner bestätigt, dass die SBB spät an diese Aufgaben gingen. Dies hat er nun in den letzten paar Jahren von Grund auf verändert und ist zuversichtlich, dass das Ganze bis Ende 2019 wie oben beschrieben reibungslos für praktisch alle Destinationen läuft. Auch auf sein Bestreben hin sind erste Zielorte bereits jetzt verfügbar, die wichtigsten Städte Deutschlands, bis Ende Jahr auch Frankreichs.

# Stadler-Züge als Lichtblick

Rollmaterial der Zukunft: Impressionen von der InnoTrans 2018 in Berlin, der weltweit bedeutendsten Fachmesse für Schienenverkehr. Es wird enger und unbequemer.

**Edwin Dutler** Auch die diesjährige InnoTrans in Berlin, von den Veranstaltern gerne als „Motor der Bahnbranche“ betitelt, meldete erneut Rekordzahlen. Über 3000 Aussteller aus 61 Ländern haben ihre Produkte an mehr als 150 000 Fachbesucher präsentiert. Entsprechend eng wurde es teilweise in den weitläufigen Hallen des Berliner Messegeländes. Dabei war die Dominanz der asiatischen Aussteller sowie ihrer Messebesucher nicht zu übersehen, wobei für mich fraglich ist, ob Masse mit der Qualität respektive Innovation im Einklang stehen.

## Schweizer Präsenz

Die Schweiz war durch Swissrail (Vereinigung der Schweizer Bahnindustrie) prominent und unübersehbar vertreten. In der bewährten Halle 2.2 war wieder ein dreistöckiger Stand aufgebaut, in dem Schweizer Firmen ihre Qualitätsprodukte präsentierten. Im dritten Stock des Swissrail-Standes befand sich erneut das Mövenpick-Restaurant für die Käufer der Schweizer Produkte, welches von den Besuchern einhellig als bestes Restaurant der Messe bezeichnet wurde. Dieses Urteil kann ich voll bestätigen, war diese Oase nach intensiven Messestunden der idea-

le Rückzugsort mit Speis und Trank, und zwar mit einer Qualität, wie wir es in der Schweiz gewohnt sind. Der initiativen Direktorin von Swissrail, Michaela Stöckli, sei auch an dieser Stelle wieder einmal für ihre Spitzenleistungen gratuliert.

Auf dem grossen Freigelände präsentierten Hersteller und verschiedene Eisenbahnunternehmungen ihre neuesten Fahrzeuge. Am prominentesten war dabei die Firma Stadler vertreten, welche sieben verschiedene Fahrzeuge präsentierte. Der eindeutige Star und Publikumsmagnet der Ausstellung war dabei natürlich der Traverso der SOB. Dieser neue IR-Zug, der in naher Zukunft als Voralpen-Express zwischen St. Gallen und Luzern sowie als neue Verbindung von Basel respektive Zürich über die Gotthard-Panoramastrecke verkehrt, begeisterte Fachbesucher und Eisenbahnfreunde. Der Sitzkomfort in der ersten und zweiten Klasse ist ausgezeichnet, die Platzverhältnisse und die Raumaufteilung lassen keine Wünsche offen. Mehrmals hörte ich bei der Besichtigung den Ausspruch, dies sei nun der Parade- und Luxuszug aus der Schweiz. Allen Beteiligten von SOB und Stadler ist für die Realisierung dieses Zuges wirklich zu gratulieren; ich warte

mit Sehnsucht auf die Inbetriebnahme und werde, wenn immer möglich mit diesem Zug fahren, auch wenn ich Umwege machen muss.

## Die schlechten Beispiele auf dem Freigelände

In der nächsten Nachbarschaft auf dem Freigelände präsentierte die Firma Skoda den München-Nürnberg-Express der Deutschen Bahn. Hier habe ich das pure Gegenteil des Traverso gesehen. Die Inneneinrichtung und die Platzverhältnisse in diesem Zug möchte ich als katastrophal bezeichnen. Dieser Zug, der eigentlich seit drei Jahren im fahrplanmässigen Betrieb sein sollte, hat wirklich alles, was dem Beförderungsfall nicht gefällt. Die Leitungen der Klimaanlage sind in den Gängen auf Kopfhöhe verbaut und die Durchgänge teilweise enger als in einem U-Boot. Ohne Gelenkverrenkungen kann auf der Toilette die Türe nicht geschlossen werden. Mit einem Koffer ist es zudem unmöglich, in die erste Klasse zu kommen, welche sich im Obergeschoss des Steuerwagens befindet. Die Treppe ist schlicht zu schmal und zu steil. Das einzige Kriterium für diesen Zug war, möglichst viele Sitzplätze hineinzuzubauen.







quetschen. Was Skoda und die Deutsche Bahn hier zusammengebastelt haben, ist schlichtweg unbrauchbar und eine Zumutung für die Fahrgäste. Die Deutsche Bahn sieht dies natürlich ganz anders und beliefert die Medien mit Jubelmeldungen über diesen Zug, der gemäss neuesten Berich-

ten im Sommer 2019 in Betrieb gehen soll.

Auf dem Freigelände ging es dann weiter mit schlechten und sehr schlechten Rollmaterial-Beispielen. Beim doppelstöckigen Rock, geliefert von Hitachi Rail Italia (ehemals AnsaldoBreda) für Trenitalia sind die Gänge einfach nur eng und unübersichtlich. Ganze Abteile sind als Wandplätze konzipiert. Die Raumhöhe ist so dimensioniert, dass eine Person mit einer Körpergrösse von 180 Zentimetern mit ihrem Kopf dauernd die Decke poliert.

Beim Siemens-Elektrotriebzug Desiro HC für den Rhein-Ruhr-Express herrscht Nüchternheit mit Vandalenstabilität an erster Stelle. Dies wäre vom Besteller so gewollt, wurde mir mehrmals versichert, ein Wohlfühlzug wäre wohl möglich, wurde aber nicht bestellt. Trotz mehrmaligem Nachfragen wurden mir und auch anderen Journalisten der Zugang zur ersten Klasse strikte verweigert, weil diese offenbar spartanisch ausgestattet ist. Gerüchten zu-



Doppelstocktriebzug Kiss von Stadler für Mälab in Schweden (ganz oben); Siemens Desiro HC für den Rhein-Ruhr-Express, ein vierteiliger Triebzug mit zwei einstöckigen Steuerwagen und zwei Doppelstock-Mittelwagen.

>>>



Blick in die 1. Klasse beim Fernverkehrs-Flirt „Traverso“, dem neuen Paradezug aus dem Unternehmen Stadler für die SOB, der über die Gotthard-Panoramastrecke verkehren wird (links).



Nicht brauchbar: Blick in den Skoda-Wendezug für den München-Nürnberg-Express mit Lokomotive, Zwischenwagen und Steuerwagen.

>>> folge soll man sich bei Siemens für diese erste Klasse schämen.

Die Deutsche Bahn war noch mit einer Maquette eines doppelstöckigen Ideen-zuges vertreten. Die Fenster der Maquette waren jedoch derart gross, dass sie nicht einmal in das Lichtraumprofil der russischen Breitspur gepasst hätten. So werden natürlich Vorstellungen und Wünsche geweckt, die später nie realisiert werden können. Die Ideen, Raumaufteilungen und Komfortsteigerungen, welche den Fahrgästen auf zukünftigen Reisen geboten werden sollen, waren interessant und eindrücklich und weckten Appetit auf Reisen. Dass auf dem Freigelände mit Ausnahme des Traverso von Stadler das pure Gegenteil vorherrschte, hat niemanden wirklich interessiert.

### Zusammenfassung und Ausblick

In der Autobranche werden sogar bei Kleinwagen die Sitze immer komfortabler, und bei Mittelklassewagen sind die Raumverhältnisse in letzter Zeit immer besser geworden. Im öffentlichen Verkehr werden die Raumverhältnisse in den Zügen immer schlechter, und die Sitze sind selbst in der ersten Klasse relativ hart, unbequem



und vandalenresistent. Überall fehlt der Platz für das Gepäck, obschon die Koffer der Reisenden immer grösser werden. Eine Wohlfühloase sind die Züge nicht mehr, auch wenn es uns einzelne Bahnunternehmen einreden wollen.

Dieses „Downsizing“ hat meines Erachtens ein Minimum erreicht, welches nun gestoppt werden muss. Mit der zunehmenden Präsenz der Chinesen auf dem europäischen Eisenbahnmarkt wird dies jedoch äusserst schwierig. Die in Berlin gezeigten Züge für den europäischen Markt haben mich mehrheitlich nicht überzeugt. Früher konnten wir an der InnoTrans da und dort noch interessante Innovationen sehen; dieses Jahr war für mich eine sehr grosse Enttäuschung.

Im bestellten und durch verschiedene Aufgabenträger finanzierten regionalen Personenverkehr in Europa geht es bei der Qualität der angeschafften Züge und beim Betrieb mehrheitlich nur noch in eine Richtung – steil nach unten. Die fachlich völlig überforderten Aufgabenträger kennen nur ein Kriterium: den Preis – billig, billiger, am billigsten. Dies zeigt sich täglich im laufenden Betrieb mit Zugsausfällen am laufenden Band. Die Aufgabenträger interessiert dies jedoch wenig, sie fahren ja mit dem Dienstwagen zur Arbeit. Einen Lichtblick gibt es jedoch für die Schweiz. Erstens agieren unsere Aufgabenträger auf einem fachlich bedeutend höheren Niveau und zweitens benützen sie selbst auch täglich den öffentlichen Verkehr.

Drei weitere Stadler-Produkte: Klimatisierter Triebzug für die S-Bahn Berlin mit besonders ergonomisch geformten Sitzen in Vierersitzgruppen (oben); U-Bahn für den vollautomatischen Betrieb der Metro Glasgow mit einer Spurweite von 1219 mm (Mitte); Flirt BMU (Antrieb mit Strom oder Dieselgenerator) für Abellio Greater Anglia in Grossbritannien (unten).  
Bilder: Hans Rothen/Edwin Dutler

# Der verflixte Bus

Die Mühen einer Flixbus-Reise: Erlebnisbericht einer Passagierin auf der Strecke Zürich – Würzburg.

**Gerhard Lob** Der Kluge reist im Zuge. An dieses Sprichwort fühlte sich Anna D.\* häufig erinnert, als sie kürzlich mit dem Flixbus von Zürich nach Würzburg reiste. Denn die günstige Fahrt mit dem Fernbus stellte sich als wahrhaftige Tortur heraus. Gewählt hatte Anna die Busverbindung nicht nur, weil sie günstiger als die Bahnverbindung, sondern auch weil sie umsteigefrei war. Tatsächlich fährt Flixbus manche Routen, die bei der Bahn ein- oder mehrmaliges Umsteigen nötig machen. Gerade wer mit Gepäck unterwegs ist, verzichtet gerne auf diese Beschwerlichkeiten. Mit knapp sechs Stunden schien die Fahrzeit auch noch akzeptabel. Mit dem ICE geht es nicht viel schneller: Rund fünfeinhalb Stunden müssen via Basel – Frankfurt eingeplant werden.

Doch es sollte anders kommen. Bereits am Zollamt in Konstanz fingen die Probleme an. Die deutschen Grenzschützer filzten das Gefährt erbarmungslos, offenbar aus Angst, dass sich Migranten im Bus

versteckt haben könnten. Und freundlich waren die bewaffneten Beamten nicht gerade. Doch damit nicht genug. Es erfolgte eine weitere Hinterlandkontrolle, bei der die Grenzpolizei erneut durch den Bus ging. Es handele sich um eine Stichprobe, hiess es zur Rechtfertigung der zweiten Kontrolle. Das Ergebnis: ein beträchtlicher Rückstand auf den Fahrplan.

Ein Reisender, der in Stuttgart auf einen anderen Bus umsteigen musste, versuchte dem Fahrer zu erklären, dass er bei der Zentrale anrufen sollte, damit der Anschlussbus in Stuttgart wartet. Doch nichts zu machen: Der Fahrer sprach kein Deutsch, genauso wenig wie der Beifahrer. Und nur mit Handzeichen war diese Situation nicht zu erklären. Ein mächtiges Geschrei war die Folge. Der Mitreisende war kurz vor dem Ausrasten. Angesichts des sich erheizenden Klimas im Bus konnte man Durst bekommen. Ein Wasser beim Beifahrer? Nichts zu machen. Nur Bier und Süssgetränke.

Einige Tage später auf der Rückfahrt: Die Bordtoilette versagte. Das ist ein Problem bei mehrstündigen Busreisen. Der Fahrer hielt daher zusätzlich an Rastplätzen, was wiederum Warteschlangen zur Folge hat. Fast wäre er abgefahren, ohne alle Passagiere wieder an Bord zu haben. Der verflixte Bus setzte seine Reise fort.

Wenn alles wenigstens billig wäre. Aber auch das ist mittlerweile Geschichte. Zwar gibt es immer noch äusserst preisgünstige Verbindungen, doch Schnäppchenjäger schauen immer häufiger in die Röhre. Auf Standardrouten haben die Preise mächtig angezogen, nachdem die Fernbus-Konkurrenz aufgegeben hat oder mit Flixbus fusionierte. Und so ist es inzwischen häufig wieder günstiger, mit Super-Sparpreis, Sparpreis oder Landesticket innerhalb der Bundesländer (Baden-Württemberg-Ticket, Bayern-Ticket, etc.) zu fahren.

\*Name von der Redaktion geändert

## Der Ausbauschritt 2035 im Parlament

Am 31. Oktober 2018 stellte Bundesrätin Doris Leuthard als zuständige Verkehrsministerin die bundesrätliche Botschaft zum Bahn-Ausbauschritt 2035 (AS 2035) über 11,9 Milliarden Franken vor. Dieses gewaltige Infrastrukturprogramm sieht insgesamt rund 200 Massnahmen vor. Zu den Grossprojekten gehören der Brüttener-Tunnel zwischen Zürich und Winterthur, der Ausbau des Bahnhofs Zürich Stadelhofen sowie der Zimmerberg-Basistunnel II. Weitere grosse Massnahmen sind der Ausbau der Jurasüdfuss-Strecke zwischen Yverdon, Lausanne und Genf sowie die Modernisierung der bestehenden Strecke Neuenburg – La Chaux-de-Fonds. Dazu kommen zahlreiche Ausbauten bei den Privatbahnen in allen Landesgegenden. Im InfoForum 1/2018 wurde ausführlich über das Paket und die Haltung von Pro Bahn Schweiz im Rahmen der Vernehmlassung berichtet.

Bis Ende 2018 wird der Bundesrat die Botschaft zuhanden des Parlaments ver-

abschieden, und ab 2019 wird der Ausbauschritt im Parlament beraten. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat ein umfangreiches Dossier zusammengestellt und auf seiner Homepage aufgeschaltet: [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) -> Ausbauschritt 2035

## 11,9 Milliarden Franken reichen nicht für alle wichtigen Ausbauten

**Karin Blättler** Ende Oktober hat der Bundesrat mit dem Ausbauschritt 2035 die Botschaft für das grösste Eisenbahn-Ausbauprojekt seit Bahn 2000 vorgestellt. Pro Bahn Schweiz begrüsst grundsätzlich, dass der Bundesrat den grösseren der beiden Finanzrahmen gewählt hat. Er hat das Investitionsvolumen sogar auf 11,9 Milliarden erhöht, jedoch zusätzlich den Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels in den Ausbauschritt 2035 aufgenommen.

In der Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Ausbauschritt 2030/2035 hat

Pro Bahn Schweiz einen Finanzrahmen von mindestens 13 Milliarden Franken gefordert. Aus unserer Sicht erlaubt die Finanzierungsmechanik des BIF (Bahninfrastrukturfonds) ein Paket in dieser Höhe. Dadurch könnten Teile des Durchgangsbahnhofs Luzern und des Herzstücks Basel realisiert werden. Ein Planungskredit ist ja schön und recht. Den Bahnkunden bringt aber erst die Realisierung dieser Projekte etwas.

Wir fordern das Parlament auf, über den Schatten zu springen und zusätzliche 2,5 bis 3 Milliarden Franken zum Finanzvorschlag des Bundesrates zu sprechen. Die Integration der ersten Realisierungsschritte des Durchgangsbahnhofs Luzern und des Herzstücks Basel würden damit möglich. Angesichts dieser Milliardeninvestitionen ist es wichtig, dass möglichst alle Engpässe berücksichtigt werden und die Projekte ausgewogen in der Schweiz verteilt sind. In den kommenden Wochen und Monate werden wir uns im Detail mit der Botschaft des Bundesrates auseinandersetzen und entsprechenden politischen Einfluss nehmen.

# Nachrichten 1

## Schneller aufs Schilthorn .....

Dreimal umsteigen muss, wer derzeit von Stechelberg aufs Schilthorn reisen will. Künftig soll es eine schnellere Verbindung zum Piz Gloria geben: Die Betreiber planen einen Ersatz der Luftseilbahn aus den 1960er-Jahren. Die Reisezeit von Stechelberg aufs Schilthorn soll von 32 auf 19 Minuten reduziert werden. Eine Sanierung sei zwar überprüft, aber verworfen worden, teilten die Verantwortlichen mit. Sie geben an, dass die Kosten für eine Sanierung mindestens 60 Prozent der Kosten für eine neue Luftseilbahn betragen hätten. So entschieden sie sich für Neubauten und damit für Investitionen von 90 Millionen Franken. Ein Zeitplan liegt noch nicht vor. (pd/gl)

## Vermeehrt SBB-Sparbillette

Höchst begrüssenswert ist es, dass die SBB vermehrt Sparbillette anbieten. Diese sind häufig effektiv sehr günstig. Noch schöner wäre es, wenn auch der Zugang zu diesen Tickets vereinfacht würde. Über die App ist es gut. Doch über die Homepage [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) wird der Sparpreis anfänglich zwar gezeigt, bei der konkreten Anfrage ist dann aber ein Gesamtpreis einer gewünschten Verbindung zu sehen, in der Regel mit Halbtax. Erst unter „Optionen Hinfahrt“ öffnet sich ein Fenster, das zum Sparbillett führt. Der Preis dieses Billetts ist nicht explizit aufgeführt, sondern die Verbilligung zum angegebenen Gesamtpreis (z.B. „– CHF 15.60“). Komplizierter geht es kaum. (gl)

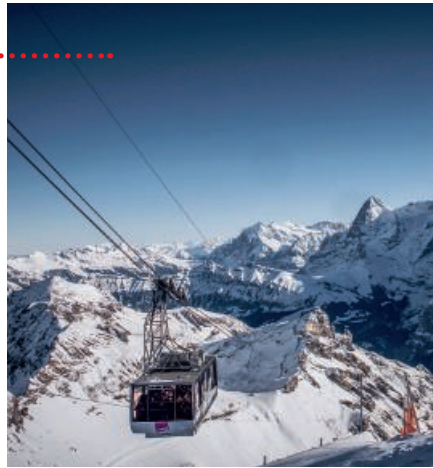
## Schwierige Durchsetzung von Passagierrechten

Der EU-Rahmen für Passagierrechte ist gut ausgestaltet; die Fahr- und Fluggäste müssen jedoch grosse Anstrengungen unternehmen, um in den Genuss der Rechte zu kommen. Zu dieser Einschätzung gelangt der Europäische Rechnungshof in einem neuen Bericht (publiziert am 8. November). Die Reisenden seien sich ihrer Rechte häufig nicht bewusst, und ihnen fehlten praktische Informationen, wie sie ihre Rechte in Anspruch nehmen können, so die Prüfer. Sie unterbreiten eine Reihe von Empfehlungen für Verbesserungen, unter anderem, bei Verspätungen unter bestimmten Umständen automatische Ausgleichszahlungen zu leisten, damit

die Reisenden ihre Ansprüche nicht selbst geltend machen müssen. Der Bericht ist über die Webseite des Europäischen Rechnungshofs abrufbar ([www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)).

## Weniger Billettautomaten

Nach den Schaltern die Automaten: Die Sonntagszeitung berichtete im September, dass die SBB planen, unrentable Billettautomaten abzuschaffen. An einigen Automaten werden weniger als zehn Billette pro Tag gekauft. Pro Bahn äusserte sich kritisch, denn der ÖV müsse allen zugänglich sein und dürfte im Verkauf nicht allein auf digitale Kanäle (App) setzen. Interessant ist indes, was die SBB-Konkurrentin BLS macht: An zwölf Haltestellen im Simmen-



tal und an der Lötschberg-Südrampe im Wallis wurden die Automaten wegen sinkender Nachfrage entfernt. Nun können die Reisenden die Tickets ohne Zuschlag beim Zugpersonal kaufen. (gl)

## Billigerer Strom – mehr Sparbillette

Der Bahnstrompreis der SBB sinkt auf den 1. Januar 2019. Dank Effizienzsteigerungen habe die Geschäftseinheit SBB Energie die Wirtschaftlichkeit erhöhen können und eine Senkung der Preise möglich gemacht, teilten das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB mit. Die SBB nehmen darüber hinaus noch eine rückwirkende Senkung für 2018 vor. Die Einsparungen in Höhe von 21 Millionen Franken sollen den Kundinnen und Kunden weitergegeben werden. Tatsächlich sind Preissenkungen im Personenverkehr vorgesehen, insbesondere durch Sparbillette. Ausserdem soll in die Qualität, etwa in die Reinigung von Zügen, investiert werden. (pd)

## Durchstich beim Albulatunnel

Anfangs Oktober erfolgte beim Neubau des Albulatunnels der Durchstich. In gut drei Jahren haben die Mineure den knapp sechs Kilometer langen Tunnel zwischen dem Albulatal und dem Oberengadin ausgebrochen. Nun erfolgt der Innenausbau. Zwölf Querverbindungen führen vom neuen zum alten Tunnel, der zum Sicherheitstunnel umgebaut wird. Die Inbetriebnahme des neuen Albulatunnels ist zum Jahreswechsel 2021/22 vorgesehen. Zusätzlich werden die beiden Bahnhöfe Preda und Spinas behindertengerecht umgebaut. Preda erhält zudem ein drittes Gleis, damit dort der Schlittelzug-Betrieb separat abgewickelt werden kann. (ed/Bild: Karin Huber)

## Der Kilometer-Millionär

Im Jahr 2012 wurden die ersten Triebzüge des Typs „Adler“ bei der Zentralbahn in Betrieb genommen. Seit der Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials konnte die Anzahl Personenkilometer auf der Strecke Luzern – Interlaken Ost um 54 Prozent gesteigert werden, wie die Zentralbahn mitteilte. Der erste „Adler“ hat am 22. Oktober 2018 eine Million gefahrene Kilometer erreicht. Gefeierte dieses Ereignis im Bahnhof Luzern. Der CEO der Zentralbahn Michael Schürch (im Bild) durfte sich freuen. (pd)

## öV-Kolumne

# Endstation Ravds

Ion Karagounis

Kürzlich haben die SBB ihre Kommunikations-Kompetenz einmal mehr eindrücklich bewiesen. Es begann so: „Wegen eines Defektes an einem vorausfahrenden Zug endet dieser Zug in Rafz. Es verkehren Ersatzbusse nach Schaffhausen“. 30 Sekunden später eine andere Stimme: „Ihr Zug endet in Rafz. Es besteht zurzeit keine Möglichkeit zur Weiterfahrt.“

Was jetzt? Es war Montagabend, zehn vor zehn. 150 Leute stiegen aus und gingen zur Bushaltestelle. Dort passierte vorerst: nichts. Niemand da, der etwas wusste. Lautsprecher gab es viele, doch sie schwiegen. Nach zehn Minuten quoll eine Stimme aus der Unterführung: „Die Strecke von Rafz nach Schaffhausen ist unterbrochen. Reisende von Zürich fahren bitte über Winterthur.“ Das waren vielleicht News.

Die SBB-Fahrplanauskunft weiss sicher mehr. Schnell war die Nummer ge-

wählt, die auf der Infotafel stand: 0900 300 300. „Diese Nummer ist nicht mehr in Betrieb, Sie erreichen die SBB unter 0848 44 66 88“. Hier steht eine Menge Leute am Bahnhof Rafz und möchte wissen, wie es weiter geht, erklärte ich einem netten Herrn. „Wie isst das Ort?“, fragte er. Deutsch war offensichtlich nicht seine Muttersprache. „Tut mir leid, ich kann nicht finden Ravds.“

Nach drei Mal Buchstabieren war es geschafft. „Doch, es gibt Züge in Rafz, zum Beispiel um 22.14 Uhr nach Zürich.“ Nach Schaffhausen wollen wir, nicht nach Zürich! „Tatsächlich, die Strecke ist blockiert. Aber Sie können mit dem Postauto nach Winterthur Museumsstrasse fahren und von dort zu Fuss ...“, aber da hörte ich nicht mehr hin.

Zwei Postauto-Busse fahren vor. Hoffnung kam auf. Doch es handelte sich um die Linienbusse nach Wil und Winterthur. Auch die Chauffeure wussten nicht mehr: „Ersatzbusse nach Schaffhausen? Die sind doch nicht so schnell da, wo denken Sie hin!“

Etwas abseits standen zwei Herren. Irgendwann merkte jemand, dass es sich um SBB-Angestellte handelte. Sofort wurden sie mit Fragen eingedeckt. Ihre Antwort: „Wir können doch nichts dafür, wenn ein Güterzug stecken bleibt.“ Und dann ein Satz wie aus dem Lehrbuch „Die zehn Todsünden der Kommunikation“: „Gehen Sie nach Lottstetten und schieben Sie den Zug selber weg, wenn es Ihnen nicht passt!“

Schliesslich meldete sich einer der Bus-Chauffeure: „Um halb elf wird auf Gleis 2 ein Zug nach Schaffhausen fahren. Der RegioExpress hält ausserplanmässig.“ Die Leute drängten in die Unterführung. Dort ging es nicht weiter, einige kamen bereits wieder zurück. Es gab kein Gleis 2. Also retour zu den Bussen. Ach so, gemeint war Gleis 3. Wieder runter in die Unterführung. Monsieur Hulot liess grüssen.

Auf der Abfahrtstafel stand: „22.30 Uhr RegioExpress nach Schaffhausen“. Die Präzision der SBB war wieder da. Routiniert, als ob dieser Zug immer hier halten würde. Und, ebenfalls reinste Routine: „Zirka 3 Minuten später.“

## 57 Prozent mehr Fahrgäste auf dem Zürichsee

**Edwin Dutler** Auch wenn es die verantwortlichen Politiker des Kantons Zürich immer noch nicht einsehen wollen, die Passagierzahlen auf dem Zürichsee sprechen eine klare Sprache: Nach der Aufhebung des Schiffszuschlages am 30. März 2018 haben die Frequenzen massiv zugenommen. Im Zeitraum vom 30. März bis 21. Oktober wurden auf den 17 Schiffen der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft 57 Prozent mehr Passagiere befördert als in der gleichen Periode des Vorjahres, in dem noch der Zuschlag verlangt wurde. Auch Zürichsee-Gastro verzeichnete eine positive Umsatzentwicklung – und alle Ende 2017 entlassenen Mitarbeiter konnten wieder eingestellt werden.

Nicht oft sind eklatante Fehlentscheidungen der Politik so offensichtlich. Hier zeigt sich: Die Einführung des Schiffsünflibers war ein grosser Fehler. Es ist nur zu hof-

fen, dass die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung daraus etwas lernen. Die Fahrgäste mit schönen Sprüchen dumm zu verkaufen, sollte eigentlich der Vergangenheit angehören.

## 43 RV-Dosto der SBB werden IR-Dosto

**Edwin Dutler** Damit das grossartige Leistungsversprechen, welches die SBB bei der Fernverkehrskonzession dem BAV abgegeben haben, auch eingehalten werden kann, bauen sie 43 RV-Dosto zu IR-Dosto um. Dieser Umbau war seit längerer Zeit angekündigt, wurde immer wieder verschoben, soll nun aber in der zweiten Hälfte des Jahres 2019 beginnen.

In der 2. Klasse werden die Abteile mit Steckdosen ausgerüstet, alles andere bleibt gleich. Auch beim Umbau der 1. Klasse scheint eine Devise vorzuherrschen: Nur so viel wie unbedingt notwendig und so wenig wie nur möglich.

Es sind zwar in der 1. Klasse die Sitzteiler „2 + 1“ vorgesehen. Nicht eingebaut werden hingegen die immer wieder verlangten Türen zwischen den beiden Klassen. Auch werden die für die S-Bahn konzipierten und nicht verstellbaren Sitze in der 1. Klasse nicht ersetzt. Die umgebauten Züge werden dann vorwiegend auf den IR-Linien von Zürich nach Basel, nach Schaffhausen und nach Konstanz eingesetzt.

Den genau gleichen Zug hat die Firma Stadler auch an die CFL (Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois) geliefert, wo er als RegioExpress eingesetzt wird. Die 1. Klasse wurde dabei mit verstellbaren Ledersitzen und Abteiltüren ausgestattet.

Der von den SBB geplante Ausbaustandard in der 1. Klasse rechtfertigt keineswegs einen Zuschlag von 70 Prozent gegenüber dem Preis der 2. Klasse. Hier gilt es den Standard den Tarifen anzupassen: Eine Trenntüre zwischen 1. und 2. Klasse und ein besserer Sitzkomfort sind nötig.

# Ein Herbsttag am Grimselpass

Postautolinien im Alpengebiet: Vor der Wintersperre werden die Haltestellentafeln an den Pässen abgebaut. Ein Augenschein.

**Andreas Theiler** Ein absoluter Bilderbuchtag am Grimselpass, und trotzdem sind die Leitplanken fast vollständig für den Winter versorgt. Postautos fahren keine mehr, am 21. Oktober war Schluss mit der öV-Sommersaison an der Grimsel. Einzelne Ausflügler sind noch zu sehen, eines von drei Restaurants oben auf dem Pass hat noch geöffnet, sonst dominieren geschlossene Fensterläden. Ein einsamer Lastwagen ist unterwegs, und trotz der Farbenfülle der Natur – prächtige Bäume, Wiesen und Felsen – sind die meisten Touristen mit dem Fotografieren ihrer Autos zufrieden.

An diesem idyllischen Tag machen sich morgens um sieben Uhr in Interlaken Heini Gafner, Leiter Infrastruktur bei PostAuto im Berner Oberland, und der Schreibende in einem Lieferwagen auf die Reise Richtung Grimselpass und Oberwald, um die Haltestellentafeln für den Winter zu demontieren. Bei den harschen Wetterbedingungen auf über 2000 Meter über Meer wären die Anzeigetafeln bei der Wiederöffnung im Juni nicht mehr brauchbar: die Stangen abgeknickt, die Informationstafeln zerstört.

Bei der Bergfahrt fangen wir beim Grimsel Hospiz mit der Demontage an. Im Normalfall werden drei Elemente abmontiert und im Van verstaut: Stange, Haltestellentafel sowie eine grössere oder kleinere Informationstafel mit den Fahrplänen und weiteren Infos. Die Stangenhöcher auf Strassenniveau werden für den Winter mit einem Deckel verschlossen. Dann geht es weiter zur nächsten Haltestelle. Die Arbeit an sich ist nicht sehr schwierig, und wir haben Glück mit den Temperaturen. Ausser in Oberwald zeigt das Thermometer überall knapp über null Grad Celsius, wir brauchen also keine Handschuhe.

Vom Grimselpass geht es hinunter bis nach Oberwald. Dort ist ein erster Kaffeehalt im Bahnhofbuffet angesagt. Als wir herauskommen, blinzeln die ersten Sonnenstrahlen in die Ebene des obersten Dorfes im Goms. Auf der Rückfahrt wird das bisher eingesammelte Material in Gletsch in einem behelfsmässigen Lageraum deponiert. Dann geht es hinauf zur



Heini Gafner „entsorgt“ die Schilder fachgerecht – der Lieferwagen füllt sich im Laufe des Tages.  
Bilder: Res Theiler



Grimsel, nun von der Sonne erwärmt und beleuchtet. Beim Abwärtsfahren demonstrieren wir noch bei den restlichen Haltestellen bis Guttannen. Dies ist die oberste Siedlung, die ganzjährig vom Postauto angefahren wird.

Am Nachmittag steht dann noch die gleiche Arbeit im Gental Richtung Engstlenalp auf dem Programm. Seit diesem Sommer verkehrt dort ein „Bus alpin“, die Anzahl der Haltestellen wurde reduziert, und wir sind nach knapp anderthalb Stunden und trotz Einsatz eines Spezialschraubenziehers wieder in Innertkirchen. All das Material, das wir nun im Auto haben, deponieren wir zu guter Letzt. Für mich war es der Einblick in ein wesentliches Detail des öV im Alpengebiet.

In der vorherigen Woche war eine Zweierquie an Susten, Gotthard, Furka und Nufenen mit der gleichen Arbeit beschäftigt – dort dauerte der Postautobetrieb eine Woche weniger lang. Dafür brauchte das Team zwei Tage. Interessanterweise ist der PostAuto-Standort Interlaken für alle fünf Pässe zuständig; passend dazu starten die Mehrpässefahrten alle in Meiringen.

# Nachrichten 2

## Inclusion Handicap unterliegt ...

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 21. November eine Beschwerde der Organisation Inclusion Handicap weitgehend abgewiesen, wonach der neue Fernverkehrs-Doppelstockzug (FV-Dosto) von Bombardier die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht erfüllt. Die SBB müssen aber noch den Nachweis erbringen, dass mindestens der Ein- und Ausstieg ins Rollstuhlteil sowie in die Verpflegungszone beim Speisewagen eine Neigung von maximal 15 Prozent aufweist. Diesem Entscheid werde man nachkommen, teilten die SBB mit. 10 Beschwerdepunkte wurden abgelehnt, in 4 Punkten hatte man sich aussergerichtlich geeinigt. Inclusion Handicap sprach von einem „herben Rückschlag für Menschen mit Behinderungen“. Ab dem 9. Dezember werden die Züge fahrplanmässig eingesetzt. (gl)

## Probleme mit Laufruhe ..... bei FV-Dosto

Die erwähnten FV-Dosto sind fest im Fahrplan vorgesehen, doch die Einführung der Kompositionen verläuft nicht ganz reibungslos. Vor allem bereite die sogenannte Laufruhe den Verantwortlichen von Bombardier und SBB Probleme, berichtete die „NZZ am Sonntag“. Bombardier-Sprecher Andreas Bonifazi erklärte in der Zeitung, dass die Züge auf hohe Geschwindigkeiten optimiert seien, so dass es bei tiefem Tempo eher unruhiger werden könne. Zur Erinnerung: Die FV-Dosto waren von den SBB bereits 2010 bestellt worden – ein Auftrag über 1,9 Milliarden Franken und 62 Kompositionen. Es ist der bisher grösste Rollmaterial-Auftrag in der Geschichte der SBB. Die Auslieferung hätte bereits ab Ende 2013 erfolgen sollen, doch es kam immer wieder zu Verzögerungen. (gl)

## Positive Bilanz für ..... Mendrisio – Varese

Die neue, am 7. Januar 2018 in Betrieb genommene grenzüberschreitende Bahnlinie Mendrisio – Varese hat aus Sicht der Betreiber die Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern übertroffen. Innerhalb von 10 Monaten sei die tägliche Anzahl Passagiere auf 4250 gestiegen – 40 Prozent mehr als im Februar. Man habe bis Ende Jahr mit 3000 bis maximal 4000 Passagieren pro

Tag gerechnet, hiess es in einer Medienmitteilung von SBB und Tilo. Rund 2500 Fahrgäste pro Tag fahren über die Grenze. Die anderen steigen jeweils in der Schweiz oder in Italien ein und aus. Problematisch bleiben die Verspätungen auf dieser S-Bahn-Strecke. (pd/gl)

## Flixbus gebüsst

Wegen eines Verstosses gegen das sogenannte Kabotageverbot im internationalen Fernbus-Linienverkehr hat das Strafgericht Basel-Stadt Ende September den deutschen Reisebusbetreiber Flixbus zu einer Busse von 3000 Franken verurteilt. Das Strafgericht stützte damit einen Strafbescheid des Bundesamts für Verkehr (BAV) vom März 2017. Bei einer Kontrolle im Raum Basel war im August 2016 festgestellt worden, dass ein Fahrgast einen Flixbus für eine Reise innerhalb der Schweiz genutzt hatte – von Zürich nach Basel. Es war die erste festgestellte Missachtung des Kabotageverbots durch Flixbus. Flixbus habe nicht genügend Massnahmen getroffen, um die Reise innerhalb der Schweiz zu verhindern, begründete der zuständige Einzelrichter am Strafgericht Basel-Stadt die ausgesprochene Busse. (gl)



## Neu mit Twint bezahlen

Ab 5. Januar 2019 steht den Kundinnen und Kunden für ihre auf SBB Mobile und www.sbb.ch gekauften Billette eine neue Bezahlart offen: Twint. Damit komme die SBB dem steigenden Kundenbedürfnis nach, mit der Bezahl-App Twint Billette begleichen zu können, teilten die SBB mit. An den Billettautomaten wird die Bezahlung mit Twint voraussichtlich im ersten Quartal 2019 möglich sein und in den SBB-Reisecentren ab dem zweiten Quartal. Dazu sind zuerst noch technische Anpassungen an den Vertriebssystemen sowie Zahlterminals notwendig. Twint ist die am weitesten verbreitete Bezahl-App der Schweiz. Über 65 Schweizer Banken bieten diese mobile Bezahlösung an. (pd)

## Schweiz bleibt Europameister

Jede in der Schweiz niedergelassene Person war 2016 durchschnittlich 72 Mal mit der Bahn unterwegs und nutzt damit die Bahn europaweit am häufigsten. In der Schweiz wird rund doppelt so oft Bahn gefahren wie in den übrigen Ländern der Top 5: Luxemburg (38 Mal), Dänemark (37), Deutschland (34) und Österreich (33). Am unteren Ende der Skala befinden sich Portugal (13), die Slowakei (13), Spanien (12) und Irland (9). Vergleicht man die mit der Bahn zurückgelegte Distanz pro Einwohner, reicht es der Schweiz ebenfalls zum Europameistertitel: Sie steht mit 2463 km pro Einwohner und Jahr an der Spitze, vor Österreich (1425 km). (pd/gl)

## BLS setzt auf Hybrid-Busse

Die BLS bringt die Elektrifizierung ihrer Busflotte ins Rollen: Seit Anfang November fährt der erste Hybridbus auf den BLS-Buslinien rund um Langnau und Burgdorf. Sechs weitere Hybridbusse werden folgen. Gekauft hat die BLS die sieben Busse des Typs Mercedes Benz Citaro aus Optionen einer früheren Beschaffung bei Mercedes – und hat sich dabei für die Hybridvariante entschieden. Bisher hatte die Busland AG, die den Busbetrieb der BLS als Tochtergesellschaft führt, ausschliesslich Dieselmotoren im Einsatz. Die sieben Hybridbusse ersetzen sechs alte Linienbusse, welche die BLS aus dem Verkehr zieht. Dank den sieben Hybridbussen senkt die BLS den CO<sub>2</sub>-Ausstoss jährlich um bis zu 18 Tonnen. (pd)

# Il futuro della vecchia linea del Gottardo

La storica linea è poco frequentata. Le speranze sono legate all'entrata in scena della SOB nel 2020 con i convogli Traverso.

**Mario Del Curto** La nuova relazione ferroviaria attraverso la Galleria di Base del San Gottardo (di seguito GBT), per il Canton Ticino e le Valli grigionesi limitrofe, ha riaccorciato di molto i collegamenti con il resto della Svizzera. La storica linea di valico (di seguito G-B) ha subito di conseguenza un declino inesorabile. Allo stato attuale giornalmente circolano unicamente dei convogli RE (espletati con gli onnipresenti Flirt). Vanno aggiunti sporadici treni storici e il Gotthard Panorama Express (Flüelen – Lugano); le relazioni con le città di Basilea e Zurigo, sono state mantenute in modo minimale al sabato e nei giorni festivi con due rispettivi IR, i quali si attestano a Göschenen (con il prossimo orario estivo proseguiranno sino ad Airolo). Si consideri pure lo stagionale (solo sabato e festivi) Gotthard Weekender, il quale assicura un collegamento con Zurigo. Al di fuori del traffico RE esiste un collegamento mattutino S 20 Airolo – Locarno, con ritorno in Leventina nel tardo pomeriggio.

Il traffico merci in pratica si svolge unicamente fra Bodio e Biasca e sporadicamente per Lavorgo e Airolo, attribuendo a que-

sta breve tratta, la funzione di raccordo. Si aggiunga la consegna di carri sciolti alla Schmelzmetall di Gurtellen. Analizzando il traffico giornaliero RE Ticino – Erstfeld e viceversa, alcune corse collegano il Canton Uri con Milano Centrale. In tal senso Erstfeld beneficia di un collegamento diretto con la Lombardia, perso molti anni fa. I convogli RE in partenza alle 16.10 e alle 17.10 da Milano Centrale, indi diretti ad Erstfeld, sono treni molto usati anche nel traffico locale milanese. In pratica sino a Seregno si rimane in piedi e ben pigiati; per trovare posto occorre trovarsi sul marciapiedi al momento giusto e praticare un arrembaggio al Flirt, prima che la massa dei pendolari locali sopraggiunga. A parte questo inconveniente, trovo molto interessante aver collegato le località ubicate sulla G-B con Milano. Mi auguro che i potenziali utenti delle zone interessate sappiano trarne profitto.

## Speranza con la Südostbahn

Parlando di potenziali utenti, si apre una pagina buia della G-B. A parte le corse S 20 i treni fra Biasca e Göschenen sono

poco frequentati; addirittura anche fra Göschenen ed Erstfeld. Questo non può che preoccupare. Si guarda quindi con grande interesse al futuro e si spera che, con l'avvento dei convogli Traverso della Stadler, in forza al binomio FFS-SOB, per il servizio Basilea / Zurigo – Locarno via G-B, a partire dal 2020 il ripristino dei transiti di lunga distanza senza cambio ad Erstfeld possa dare buoni risultati.

Ho notato un timido interesse, da parte di una ristretta utenza, per il percorso storico del San Gottardo. Io stesso, quando negli IC o EC non è facile trovare un posto a sedere, non scendo dall'IR ad Arth-Goldau e opto per la vecchia tratta. Altro auspicio è quello di disporre di un servizio regolare di treni storici fra Erstfeld e Biasca. Di certo non si tornerà ai tempi passati. Ogni epoca ha infatti le sue esigenze. E' lecito però augurare alla vecchia linea del Gottardo un traffico più intenso di quello attuale. L'inserimento nel traffico nazionale, dovrebbe portare la G-B fuori dal limbo del traffico regionale. Per questo, con l'entrata in scena della SOB (Südostbahn), si guarda al 2020 con attenzione e speranza.



Der RE verbindet in manchen Fällen sogar Erstfeld mit Mailand: Doch das Interesse ist schwach.

Bild: Mario Del Curto



# „Ich bin auch ein Berliner“

Malgré le train allemand à grande vitesse ICE il faudra 8 heures et 24 minutes pour passer de l'Aar à la Spree, Berne – Berlin, soit une moyenne de 121,5 km/h.

**Daniel Mange** Malgré l'anémie du trafic ferroviaire international, il est encore possible aujourd'hui, en 2018, de rallier Berlin depuis Berne d'une seule traite, en train; sans la moindre consommation de kérosène, ni la plus petite émission de gaz à effet de serre. Mais, malgré l'aérodynamisme et la puissance de la rame allemande à grande vitesse ICE (Intercity-Express), il faudra tout de même 8 heures et 24 minutes pour passer de l'Aar à la Spree, soit une moyenne de 121,5 km/h, un peu supérieure à celle du meilleur train entre Genève et Lausanne (100,5 km/h). Pourquoi?

La tradition tout d'abord, qu'on ne bouscule pas, surtout en Suisse; notre convoi s'arrêtera donc à Bâle CFF (14 minutes), avec un rebroussement obligatoire, puis à la gare badoise (4 minutes): nul n'oserait suggérer de court-circuiter la gare centrale, via le raccordement marchandises, et d'honorer la seule gare allemande. L'infrastructure ensuite: en Allemagne, une partie du trajet profite de tronçons à grande vitesse, essentiellement de Fulda à Hildesheim, via Göttingen, puis de Wolfsburg à Berlin. Mais, entre ces axes modernes, c'est le réseau historique qui domine, voire le réseau préhistorique; de Hildesheim à Wolfsburg, la ligne frôle le territoire de l'ex-Allemagne de l'Est et la mise à niveau se fait encore attendre... entraînant un quart d'heure de retard pour notre périple.

Si le voyage reste long, l'hospitalité de la compagnie allemande DB (Deutsche Bahn) devrait inspirer les CFF: outre les journaux, généreusement offerts, et la liaison wifi disponible en permanence (avec une application situant le train sur la carte, avec sa vitesse), les passagers de 1<sup>ère</sup> classe peuvent commander à tout moment, à leur place, des mets froids ou chauds, servis par le personnel de la DB! Un seul bémol: si le mur de Berlin est bien tombé, des parois antibruit ont pris le relais sur des dizaines de kilomètres, nous privant de toute découverte de la région traversée.

Berlin abrite tous les deux ans l'exposition InnoTrans, «The future of mobility», consacrée au monde ferroviaire sous tous ses aspects, de la traverse

en béton au siège ergonomique des pilotes, du minuscule boîtier électronique jusqu'aux systèmes informatiques les plus sophistiqués, avec, clou du spectacle, une exposition en plein air des fleurons du matériel roulant, voyageurs, marchandise et d'entretien. Cette manifestation des superlatifs (2955 exposants de 60 pays, 138000 visiteurs et 127 véhicules pour l'édition 2016) démontre l'incroyable diversité et l'excellente santé du chemin de fer dans le monde.

Si la grande vitesse était le thème dominant des éditions précédentes, il faut reconnaître qu'aujourd'hui l'accent est mis sur le développement durable: économiser la dépense d'énergie en innovant du côté des moteurs électriques et de l'aérodynamisme, diminuer drastiquement ou supprimer la production de dioxyde de carbone en remplaçant les bus ou les

trains diesel par des véhicules électriques munis d'accumulateurs, voire de piles à combustible alimentées en hydrogène. Nos exploitants sont confrontés à des choix techniques difficiles, et les scientifiques seront appelés à la rescousse pour éclairer les pistes à suivre.

Quant aux projets d'automatisation du chemin de fer, rendue possible par les progrès de l'informatique et de la géolocalisation, ils sont très vigoureusement soutenus par la Commission européenne. Les buts recherchés restent l'accroissement de la capacité des lignes sans bétonnage, la sécurité, la diminution des coûts d'exploitation et l'interopérabilité, soit la possibilité de passer sans encombre d'un pays à l'autre. Décidément, le tortillard du siècle passé a disparu, et le train est aujourd'hui le fer de lance du transport moderne et du développement durable.

## Zusammenfassung und Rückreise

Der erste Teil des französischen Texts ist eine Beschreibung der Reise per ICE von Bern nach Berlin. Drei Dinge sind Daniel Mange besonders aufgefallen: Warum verkehrt der Zug von Olten nicht direkt nach Basel Badischer Bahnhof? Liesse sich der lange Aufenthalt in Basel SBB nicht vermeiden? Dann die grossen Unterschiede im Streckenausbau in Deutschland, wo sich Schnellstrecken und historische Abschnitte unschön abwechseln. Und schliesslich die kilometerlangen Schallschutzwände in Deutschland, welche jegliche Aussicht aus dem ICE verunmöglichen.

Im zweiten Teil folgen einige Höhepunkte der InnoTrans-Ausstellung in Berlin. Rein von der Fülle der ausgestellten Objekte lässt sich die Verschiedenartigkeit wie die ausgezeichnete Gesundheit der Eisenbahn ableiten. Während früher die Geschwindigkeit ein dominantes Thema war, ist es in der diesjährigen Ausstellung die Nachhaltigkeit, sei es beim Energieverbrauch oder beim Ersatz von dieselgetriebenen durch elekt-

rische Fahrzeuge (Busse und Loks). Die Fortschritte bei der Automatisierung des Betriebs sind ein grosses Thema auch für die EU: Software statt Beton, was zu grösserer Kapazität bestehender Linien, grösserer Sicherheit wie auch zu niedrigeren Betriebskosten führt.

Auf der Rückreise in die Schweiz hat Daniel Mange die neue „Schnellfahrstrecke“ Berlin – München getestet. Diese ist nicht durchgehend; sie unterteilt sich in bisherige Abschnitte sowie Neubauten für Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h. Dagegen bleibt München – Zürich im Moment noch ein Hindernis; Daniel Mange benützte den IC-Bus der DB. Trotzdem bleibt es für ihn eine Tatsache, dass die Zeit der Bummelbahn vorbei ist und die heutige Eisenbahn die Speerspitze sowohl des modernen Transports wie des nachhaltigen Wachstums ist.

Übersetzung: Andreas Theiler

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

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

# Grand Train Tour of Switzerland

Eisenbahn-Tourismus: Eine einzigartige Route kombiniert die schönsten Panoramastrecken der Schweiz.

**Andreas Theiler** Der Aufschrei war gross, als sich Schweiz Tourismus vor einigen Jahren getraute, im klassischen Bahnland Schweiz eine Rundreise per Auto oder Motorrad anzubieten. Zur Beruhigung: es gibt unterdessen – mit richtigem Anlauf seit 2017 – das Pendant per Bahn.

Das InfoForum sprach mit Sandra Scheidegger, Geschäftsführerin des Vereins Grand Train Tour of Switzerland, über das Projekt. Eine wichtige Information gleich zu Beginn: So wie die Grand Tour auf der Strasse kein Neuland erschliesst, sondern die bestens bekannten Sehenswürdigkeiten der Schweiz in einer Rundreise zusammenfasst, so basiert auch die Grand Train Tour auf bestehenden – vor allem touristisch relevanten – Strecken.

„Schön ist es bei uns ja fast überall – wo schicken wir also unsere Gäste, die das ganze Angebot ausnützen wollen, durch? Weil ausländische Touristen meistens nicht unbeschränkt Zeit haben, musste das Angebot einige Attraktionen auslassen. So

entschlossen wir uns, primär auf die Panoramazüge zu setzen und diese auf einer sinnvollen Rundreise zu vereinen“, erklärt Sandra Scheidegger die Ausgangslage. Nicht zu übersehen: Dazu gehören die noch eher unbekannte dunkelblaue Strecke des Gotthard Panorama Express wie auch der Voralpen-Express. Die Bodenseelinie schliesslich ist als Besonderheit „sicher nicht touristisch überlaufen“ und hat dadurch neben dem landschaftlichen einen weiteren Reiz, die „echte Schweiz“.

Zu den zusätzlichen Punkten der Strategie gehören zum Beispiel „möglichst wenig umsteigen“ sowie die Devise „jede Strecke und Destination wird nur einmal befahren“. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil ist zudem, dass ein Grossteil der Route an 365 Tagen im Jahr befahren werden kann.

Dem Produkt entsprechend werden vor allem drei Zielgruppen von Touristen beworben. Im Tourismus sind – wie in vielen anderen Bereichen – mittlerweile die Bezeichnungen in Englisch gebräuchlich:

Die Nature Lovers (Genuss und Erholung, sie können auch mehr als eine Nacht in einem der touristischen Hotspots bleiben), die Attraction Hunters (möglichst viel in möglichst kurzer Zeit) und natürlich die Railway Enthusiasts (die Bahnfreaks). Nur nebenbei: Auch Schweizer Touristen sollen angesprochen werden.

## Unterschiedliche Bedürfnisse

Für die beiden ersten Gruppen wird die reine Bahnreise samt Übernachtung im Paket mit zusätzlichen, flexibel buchbaren Attraktionen angeboten. Das klassische Paket sieht als Grundangebot eine achttägige Reise vor. Das ist in der Optik vieler Touristen bereits recht lang, also werden kürzere Rundreisen sowie weitere Attraktionen als Ergänzung angeboten.

„Meine Aufgabe ist es, das Produkt bekannt und buchbar zu machen. Die Bedürfnisse sind je nach Markt unterschiedlich – an einigen Orten auf der Welt verkaufen wir vor allem die Pakete, an an-



STS-P-GTT-XS-18 © swisstopo © SBB 06/2018



Ein Luxuszug par excellence: Glacier Express am Oberalp-Pass.

Bild: zVg

deren Orten sind eher die Tipps gefragt, mit denen die Reisenden ihr Programm individuell zusammenstellen“, sagt Sandra Scheidegger. Dazu braucht es eine entsprechende Buchungsplattform sowohl für Reisebüros wie für Individualreisende und möglichst viele verschiedene Produktvarianten. Das kommt auch den Bedürfnissen der Nahmärkte entgegen. Ein Deutscher wird nicht mehr nur sagen: „Ich muss den Glacier Express fahren“, sondern „Ich muss die ganze Grand Train Tour of Switzerland

fahren“. Dies aber häppchenweise, im ersten Jahr den Glacier Express, im zweiten Jahr den Gotthard Panorama Express, und so weiter. Und um dem Ganzen noch eine persönlichere Note geben zu können, wurden offizielle Abkürzungen eingeführt. Diese sind in der Karte gepunktet.

„Es geht auch um Erlebnisse: attraktive Städte, Unesco-Welterbe-Stätten, Bergausflüge, elf Seen und so weiter. Mein Job besteht also unter anderem darin, die verschiedensten Leistungsträger unter ei-

nen Hut zu bringen. So können wir den Kunden massgeschneiderte Pakete anbieten, die exakt ihren Interessen entsprechen. Dazu suche ich Dinge wie Stadtführungen, Rafting und vieles anderes, das in den Destinationen bereits angeboten wird. So wird der Kunde vom mühsamen Suchen wie von vielen einzelnen Buchungsvorgängen entlastet. Wir wollen also ein Gesamtpaket bieten.“

Und noch ein reizendes Detail zum Schluss. Wer eine Reise bucht, erhält ein kleines Büchlein – digital ist das (noch) nicht verfügbar. Die wichtigsten Infos sind darin, eine Seite mit Coupons, mit Anreizen also, was man auch noch tun könnte, und einige Seiten mit leeren Stempelfeldern. An neun verschiedenen Destinationen gibt es dann eine Stempelstelle, wo man sich ganz traditionell die Durchreise selber beglaubigen kann. „Alles geht in Richtung digitaler Aufzeichnung, da müssen wir uns vermutlich ab 2020 anpassen. Vielleicht bieten wir aber weiterhin auch Papier an, denn das bekommt unterdessen wieder einen ganz speziellen Reiz. Mich persönlich würde das freuen“, meint Scheidegger.



**Fr. 19.80**

+ plus Versandkostenanteil  
Fr. 6.90

## Bestellen Sie Ihr Kursbuch 2019

- Telefon 031 328 58 58
- [kursbuch@verkehrsclub.ch](mailto:kursbuch@verkehrsclub.ch)
- [www.verkehrsclub.ch/kursbuch](http://www.verkehrsclub.ch/kursbuch)

Das Kursbuch wird Ihnen nach Hause geliefert.

Ein Projekt von





Implenia war als erstes ausländisches Unternehmen beim Grossprojekt dabei.

Bild: R. Arnet

## Fahrerlos in die Zukunft

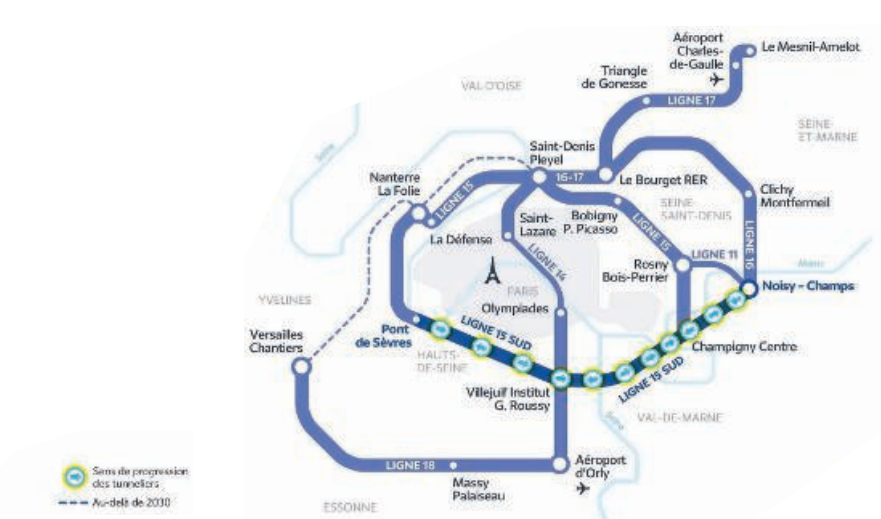
Mit Schweizer Beteiligung wird in Paris das gigantische Métro-Projekt „Grand Paris Express“ verwirklicht. Ein Augenschein.

**Roland Arnet** Bis 2030 wird das Grossprojekt „Grand Paris Express“ (GPE) mit rund 200 km neuen, vollautomatischen U-Bahn-Linien umgesetzt. Es werden 68 neue respektive umgebaute Stationen in Betrieb genommen. Budgetiert für dieses gigantische Infrastrukturprojekt sind Gesamtausgaben von 35 Milliarden Euro! Die Bauphase 1 umfasst Erweiterungsstrecken und Automatisierung der bestehenden Métrolinien 11 und 14 sowie die neuen, führerlosen Linien 15, 16 und 17 als Zubringer zum Grossanlass Olympiade 2024 in Paris. Die Bauphase 2 (2025 – 2030) dient der Fertigstellung des neuen U-Bahnnetzes (Linien 15 bis 18).

Implenia erhielt dank dem grossen Schweizer Know-how im Tunnelbau als erstes ausländisches Unternehmen 2016 einen Auftrag zum Bau an der neuen Pariser Métro. Damals war Implenia die einzige ausländische Bauunternehmung am Grossprojekt beteiligt, zwischenzeitlich sind auch Pizzarotti und Salini-Impregilo dabei.

Am Bauabschnitt zur Verlängerung der Linie 11 (Los GC01, Kosten 253 Mio. Euro) arbeitet Implenia in einem Baukonsortium mit NGE, Demathieu Bard und Pizzarotti. Rund 3 km werden ab August 2019 mit einer Tunnelbohrmaschine (TBM) von Herrenknecht gebohrt; bereits sind 200 Meter als Tagbautunnel vom Baukonsortium erstellt. 4 neue Bahnhöfe (Serge Gainsbourg, Place Carnot, Montreuil-Hôpital und La Dhuis) sowie 3 Feuerwehr-Notfallzugänge werden in diesem Abschnitt entstehen. Die grosse Herausforderung im Bauabschnitt GC01 liegt bei der teilweisen geringen Überdeckung von nur 9 m im Bereich der Untertunnelung mit über 800 direkt betroffenen Wohnhäusern! Nebst den extremen gebäudetechnischen Anforderungen

Place Carnot, Montreuil-Hôpital und La Dhuis) sowie 3 Feuerwehr-Notfallzugänge werden in diesem Abschnitt entstehen. Die grosse Herausforderung im Bauabschnitt GC01 liegt bei der teilweisen geringen Überdeckung von nur 9 m im Bereich der Untertunnelung mit über 800 direkt betroffenen Wohnhäusern! Nebst den extremen gebäudetechnischen Anforderungen



erschweren hier auch soziale Spannungen die Bauarbeiten: Montreuil ist eines der ärmsten Aussenquartiere von Paris.

### Eher schaben statt bohren

Weiter ist Implenia mit dem Bau der Métrolinie 15 Süd (Los T2C, Kosten 363 Mio. Euro) beteiligt. Dieses Los umfasst zwei Tunnelabschnitte mit 4,7 bzw. 2,2 km Länge. Gebaut wird seit 2016 zwischen den Bahnhöfen Noisy-Champs und Bry-Villiers-Champigny und die beiden TBM von Herrenknecht, die „Steffie-Orbival“ arbeitet seit Februar 2018 und die „Malala“ (nach der Friedensnobelpreisträgerin und Kinderrechtsaktivistin Malala Yousafzai) seit September.

In einem Arbeitsgang bohren – besser wäre wohl der Ausdruck „schaben“ – die beiden TBM das Gestein mit Warzenmeisseln und rotierenden Rollenmeisseln weg. Ein Brei aus Gesteinsmehl und Wasser wird mit einem Förderband aus dem Tunnel heraus transportiert, und der Brei landet zur Entwässerung in einem sternförmig angelegten Kammersystem. Von dort wird der Gesteinsschlamm über einen Greifkran auf Lastwagen verladen. Die LKWs fahren den „Abfall“ in die 10 bis 50 Kilometer entfernten Deponien. Parallel werden vorfabrizierte Tunnelelemente von aussen per LKW auf die Baustelle geliefert, über den bereits ausgebauten Tunnel mit einem Kleinfahrzeug zu den TBM gebracht und dort kontinuierlich eingebaut. Erwähnenswert ist auf dieser Baustelle die für die Arbeiter (und Besucher) ausgezeichnete Versorgung mit Frischluft bis an die vordersten Teile der TBM.

Die Métrolinie 15 Süd (1. Etappe) wird rund 33 km lang und den Bahnhof Noisy-Champs (Département Seine-et-Marne) mit der bestehenden Métrolinie 9 am Endpunkt Pont de Sèvres verbinden. In der Hauptverkehrszeit ist ein 2-Minuten-Takt der vollautomatischen Züge geplant. Täglich werden 2022 bei der Inbetriebnahme der Linie 15 Süd bis zu 300 000 Reisende erwartet. Im Endausbau (2030) wird die Linie 15 rund 75 km lang sein und 36 Stationen umfassen.

Die Besichtigung der Baustelle in Paris Ende Oktober 2018 ist dank der Initiative von Hansjörg Egger, Präsident der Aviaticjournalisten und Mitglied der Bahnjournalisten Schweiz, möglich geworden.

## Ungerechtfertigte Kritik an hohen Fahrpreisen

Die Litra gelangt in ihrer Studie „Angebot und Preise des öffentlichen Verkehrs Schweiz im internationalen Vergleich“ zum Schluss, dass der öffentliche Verkehr in der Schweiz über ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis verfügt. Kunden und Kundenorganisationen vertreten eine abweichende Auffassung. Zudem wird der Aufschlag für Billette der 1. Klasse als zu hoch bemängelt (InfoForum 3/2018). Dazu folgende Überlegungen:

1. Vordergründig kann man den Preis des Billetts als Entgelt für eine klar definierte Transportleistung definieren – beispielsweise für die Fahrt von Bern nach Luzern. Diese Betrachtungsweise ist jedoch irreführend.
2. In der Schweiz verfügen Reisende mit einem normalen Einzelbillett über das Recht, aus einem breiten und umfangreichen Angebot eine für sie passende Fahrmöglichkeit zwischen Bern und Luzern zu wählen. Je grösser das Angebot – und das gilt für die Schweiz mit ihrem dichten öffentlichen Verkehr – desto höher darf der Preis sein. Man beachte dazu beispielsweise das Angebot an Zügen in den Tagesrandzeiten.
3. Dazu kommt, dass der überwiegende Teil der Züge heute klimatisiert ist, und das Rollmaterial relativ neu ist. Auch das hat seinen Preis.
4. Zudem sind die allgemeine Teuerung und die Preisentwicklung im Dienstleistungssektor zu berücksichtigen.
5. Dazu kommen die Erkenntnisse aus der heute überall zitierten Verhaltensökonomie. Der Wert oder das Ansehen einer Ware oder Dienstleistung wird neben ihrem eigentlichen Inhalt auch von ihrem Preis bestimmt. Immer billigere Fahrpreise – subventioniert sind sie sowieso – können sich längerfristig auch kontraproduktiv auswirken.
6. Die Kritik an den zu hohen Preisen der Einzelfahrscheine hält deshalb meines Erachtens einer kritischen Überprüfung nicht stand.

Und noch ein paar Gedanken zu den Zuschlägen für die 1. Klasse:

1. In der Tat erscheint der Aufschlag von 73 Prozent hoch. Die Argumentation mit der 2+2-Bestuhlung in Regionalzügen ist viel zu einfach und führt zu falschen Schlüssen.
2. Zu beachten sind auch die Verfügbarkeit von freien Plätzen, der Komfort der Sitze, der pro Fahrgast zur Verfügung stehende Raum und die Ausstattung der Wagen. Zudem musste ich in der S-Bahn Zürich in der 1. Klasse im Gegensatz zur 2. Klasse noch nie stehen. Man analysiere beispielsweise die Belegung der 1. und 2. Klasse in der S12 oder der S8.
3. Das Problem der 1. Klasse liegt darin, dass die Auslastung nach der Zugskategorie, dem Tag und der Tageszeit ungleich stärker schwankt als in der 2. Klasse. Besonders in den werktäglichen Hauptverkehrszeiten ist die Belegung der Intercity-Züge zwischen den Zentren oft höher als in der 2. Klasse. Auch im Berufsverkehr sind die Wagen der 1. Klasse selbst in der S-Bahn im Allgemeinen gut besetzt.
4. Eine generelle Reduktion des Aufschlages für die Benutzung der 1. Klasse wäre in höchstem Masse ungerechtfertigt und würde erhebliche Erlöseinbussen nach sich ziehen.
5. Die ungelöste Herausforderung der Transportunternehmen, die Spitzenbelastung im Verkehr zu glätten, stellt sich verstärkt bei der 1. Klasse.
6. Und abschliessend noch ein Hinweis auf den Luftverkehr. Im innereuropäischen Verkehr besteht zwischen der viel teureren Business Class und der Economy bei den meisten Flügen nur noch ein marginaler Unterschied. Die beiden Klassen sind nur durch eine verschiebbare Wand unterteilt, und die Sitze und die Sitzabstände sind gleich. Wesentliche Unterschiede bestehen noch beim Einchecken und beim Service während dem Flug.

**Ernst Rota, Zürich**

>>>

## >>> Güterverkehr: Wo bleibt die Politik?

Im Klettgau wurden bis zum Jahr 2017 in Beringen Zuckerrüben auf den Zug verladen. Die Bahn hat diesen Verlad im Jahr 2018 aufgegeben. Nun werden die Rüben auf der Strasse per LKW nach Frauenfeld transportiert, oder die Bauern fahren mit Traktor und Wagen direkt dorthin. Ein Beispiel von vielen. Mir ist bei meinen Reisen mit der Bahn aufgefallen, dass immer mehr Anschlussgleise von der Bahnstrecke abgetrennt werden; und bei solchen, die noch bestehen blieben, sind die Gleise rostig. Immer mehr Verladepunkte verschwinden. Die Bahn zieht sich weiter vom flächendeckenden Güterverkehr (Wadenladungsverkehr) zurück, weil sie gegenüber dem Strassenverkehr nicht mehr konkurrenzfähig ist. Das erzeugt mehr Schwerverkehr auf den Strassen mit allen negativen Auswirkungen.

Der Slogan „Für Güter die Bahn“ ist für viele Politiker nur Makulatur. Wenn es darum geht, für Bahn und Strasse gleichlange Spiesse zu machen, steht die Politik abseits. Bei der Bahn werden die Trassenpreise erhöht und die LSVA bleibt auf dem gleichen tiefen Niveau. Mit immer mehr Schwerverkehr auf unseren Strassen und in unseren Dörfern werden wir wohl leben müssen. Um dieses Problem zu lösen, müsste man den Binnengüterverkehr subventionieren, wie man das beim regionalen Personenverkehr auch macht. Realistisch betrachtet wird das wohl ein Wunschtraum bleiben.

**Hans Schärer, Löhningen**

## Basel existiert sehr gut ohne „Herzstück“

Das sogenannte „Herzstück“ soll den Basler Bahnhof SBB mit dem deutschen Badischen Bahnhof und dem französischen Bahnhof St. Johann auf Schweizer Boden unterirdisch im Tunnel und unter dem Rhein hindurch auf der Schiene verbinden. Fakt ist, dass der Bahnhof SBB bereits heute vier direkte Verbindungslinien (Buslinie 30, Tramlinien 1 und 2 sowie die Bahnlinie über die Schwarzwaldbrücke) bis zum Badischen Bahnhof hat und in wenigen Minuten sehr bequem erreichbar ist. Auch das Klybeckquartier und der

Bahnhof St. Johann sind heute schon gut erschlossen.

Wenn nur schon die Planung und Projektierung für dieses Basler öV-Ausbauprojekt angeblich 120 Millionen Franken kosten soll, wie viel soll denn das gesamte Tunnelprojekt wohl kosten? Wie viel müsste Basel-Stadt selber tragen? Bei Tunnelprojekten ist es praktisch immer so, dass die veranschlagten Kosten wegen Komplikationen und Wassereinbrüchen mehr als doppelt so teuer zu stehen kommen als geplant.

Der Bahn-Infrastrukturfonds 2035 des Bundes ist gesamtschweizerisch für dringendere Ausbauten, auch in ländlichen Gebieten einzusetzen. Ein attraktiver öffentlicher Verkehr sollte in der kleinräumigen Stadt Basel (37 Quadratkilometer) nicht in einen Tunnel verbannt werden.

Einheimische Fahrgäste und Touristen wollen etwas sehen von unserer schönen Stadt. In den 1970er Jahren hatten wir in Basel eine Zeit lang deutlich über 210 000 Einwohner; niemand verlangte aber damals eine U-Bahn unter dem Rhein. Vernünftiger und kostengünstiger wäre es, falls Stimmbürger und Steuerzahler zustimmen, die jetzige Buslinie 30 über die Johanniterbrücke als Tramlinie – wie sie einst bis 1967 verkehrte – neu zu bauen, um damit die Platzkapazität zu erhöhen. Basels charakteristische Vielfalt besteht darin, dass Basel keine Grossstadt ist, und dies soll auch in Zukunft so bleiben. Basel pulsiert besser und vor allem sicherer ohne „U-Bahn-Herzstück“. Deshalb ein klares Nein zu dieser völlig unnötigen Begehrlichkeit!

**Marcus Stoercklé jun., Basel**



Bahnhof Basel SBB: Gut angebunden.

Bild: gl

## Gönnermitglieder

**BERN MOBIL**



**SIEMENS**



**SOB SÜDOSTBAHN**



## Gemeinden

BL: Läufelfingen  
TG: Frauenfeld  
UR: Erstfeld  
ZH: Dietikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

# Der VZO verbindet Menschen

Der Verkehrsbetrieb Zürcher Oberland beförderte 2017 knapp 21,5 Millionen Fahrgäste.

**Michael Strasser** Als Partner im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist der VZO verantwortlich für den öffentlichen Verkehr auf den rund 250 Quadratkilometern des Zürcher Oberlandes, des rechten Zürichsees und dem Gebiet um Rapperswil-Jona. 93 topmoderne Busse sind im Einsatz, 451 Bushaltestellen werden bedient. 317 VZO-Mitarbeitende sorgen praktisch rund um die Uhr dafür, dass jeden Tag 70 000 Fahrgäste pünktlich zur S-Bahn und wieder zurück gelangen. 2017 beförderte der VZO knapp 21,5 Millionen Fahrgäste (3,2 Prozent mehr als im Vorjahr). Dies ist ein neuer Rekord in der Unternehmensgeschichte.

Besonders erfreulich ist, dass die Fahrgäste die Dienstleistungen insgesamt, vor allem aber das Fahrpersonal (Fahrstil, Freundlichkeit) und den Zustand der Busse (Sauberkeit, Raumklima, Design, Sitzplätze) hoch bewerteten. Die Bemühungen um zuverlässigere Anschlüsse kamen an und erhielten von den Fahrgästen höhere Noten als im Vorjahr. Das alles gelang bei deutlich tieferen Kosten dank weniger Unterhaltsaufwand und höherer Produktivität des Fahrpersonals. Die bereits mit dem Budget 2017 reduzierte Abgeltung sinkt mit dem Abschluss 2017 weiter. Insgesamt werden dem ZVV über 1 Million Franken zurückbezahlt.

„Unsere stetig wachsende Busflotte braucht ein neues Busdepot. Dieses wird auf dem Grundstück an der Schellerstrasse in Wetzikon erstellt“, sagt VZO-Direktor Werner Trachsel. Zudem entsteht auf dem



VZO-Bus: Bereit für den Einsatz.

Bild: zVg

Dach der Einstellhalle ein Schulgebäude, das der Kanton Zürich mieten will.

Weil die Busse in ländlichen Gebieten im Viertel- oder Halbstundentakt, in Randzeiten gar nur im Stundentakt fahren, versucht der VZO, sichere und schlanke Anschlüsse zu gewährleisten. Dazu gehört, wenn immer möglich auf verspätete S-Bahnen zu warten. Martin Fischer, Leiter der VZO-Leitstelle, verbindet jeden Tag 3542 Mal einen Bus mit einer S-Bahn. Ziel sind sichere und zuverlässige Anschlüsse zwischen Bus und Zug oder umgekehrt. Bevor sich zwei Fahrzeuge treffen, kommunizieren sie miteinander. Sie senden alle 18 Sekunden ein Signal und sagen dem anderen, wo sie sich gerade befinden. Ist ein Anschluss gefährdet, wird eingegriffen. Dazu muss man wissen: Bahn und Bus führen zwar eine recht harmonische Partnerschaft, sind sich aber keinesfalls gleichgestellt. Die Bahn steht in der Hierarchie höher: Darum wartet sie nie auf einen verspäteten Bus. Ist hingegen die S-Bahn unpünktlich, befiehlt Martin Fischer dem Bus, einige Minuten am Bahnhof zu warten. Die Anschlusssicherheit der VZO-Busse beträgt ausgezeichnete 96 Prozent.

## Korrigendum

Im Artikel „Schmal, effizient, zweisprachig“ im InfoForum 3/2018, S. 9-10 haben sich zwei Fehler eingeschlichen. Es muss heissen: Lokführer beispielsweise benötigen eine periodisch (nicht jährlich) zu erneuernde BAV-Lizenz. Zur Ausschreibung von Rollmaterialbeschaffungen hält RAILplus fest, dass sie die Erarbeitung eines Pflichtenheftes dazu angestossen haben, das nun in einer Arbeitsgruppe des VöV fertig gestellt werde. Wir bitten um Entschuldigung. (wo)

## Sektion Zürich

Die Mitgliederversammlung 2019 von der Sektion Zürich findet wie gewohnt im März 2019 statt. Ort, Zeit und Datum werden noch bekannt gegeben. Bitte die Briefpost entsprechend beachten. Für die Verzögerung beim Versand der Einladungen bitten wir um Entschuldigung!



## Jetzt Mitglied werden!

### online-Anmeldung unter:

[www.pro-bahn.ch/de/10/160/Mitgliedschaft](http://www.pro-bahn.ch/de/10/160/Mitgliedschaft)

Wer mindestens drei neue Mitglieder für Pro Bahn Schweiz wirbt, erhält als Geschenk Reisegutscheine reka-rail im Wert von CHF 50.–.

[www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)

## Kontakte Pro Bahn

### ZENTRALVORSTAND

Karin Blättler, Präsidentin  
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern  
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53  
[karin.blaettler@bluewin.ch](mailto:karin.blaettler@bluewin.ch)

### ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident  
Böcklinstrasse 13, 3006 Bern  
T 031 352 83 46  
[pbs-em.praesident@pro-bahn.ch](mailto:pbs-em.praesident@pro-bahn.ch)

### OSTSCHWEIZ

Bruno Eberle, Präsident  
Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen  
T 071 245 36 46  
[beberle@swissonline.ch](mailto:beberle@swissonline.ch)

### ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin  
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern  
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53  
[karin.blaettler@bluewin.ch](mailto:karin.blaettler@bluewin.ch)

### SEKRETARIAT

Pro Bahn Schweiz  
Marcel Burlet  
8000 Zürich  
T 079 540 50 50  
[sekretariat@pro-bahn.ch](mailto:sekretariat@pro-bahn.ch)

### NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident  
Pro Bahn NWCH  
4000 Basel  
T 061 421 31 80  
[willi.rehmann@bluewin.ch](mailto:willi.rehmann@bluewin.ch)

### TICINO ASTUTI

Fabio Canevascini, Presidente  
Via Gen. Guisan 20  
6828 Balerna  
T 079 248 5014  
[fabio@fabiocanevascini.ch](mailto:fabio@fabiocanevascini.ch)

### ZÜRICH

Michael Strasser, Präsident  
Tannenbergrasse 56,  
8625 Gossau / ZH  
T 043 277 82 76, M 079 583 72 10  
[pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch](mailto:pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch)

## 22. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

**Samstag, 6. April 2019, in Olten bei der Bahnpolizei  
in der Betriebszentrale (BZ)**

Treffpunkt / Ablauf:

- 10:15 Begrüssung, Kaffee und Gipfeli in der BZ
- 10.45 Delegiertenversammlung
- 12:00 Mittagessen im Bahnhofbuffet Olten
- 13:30 Präsentation Transportpolizei (TPO) im Plenarsaal BZ
- 14:00 Aufteilung der 50 Teilnehmer in 4 Gruppen
- 16:00 Ende

Mitglieder von Pro Bahn Schweiz sind an der Delegiertenversammlung willkommen. Stimm-, Wahl- und Antragsrecht haben die von den Sektionen nominierten Delegierten. Reisekosten gehen zu Lasten der Teilnehmer. Mittagessen für Nicht-Delegierte: es wird ein Unkostenbeitrag von CHF 30.00 erhoben.

**Aus organisatorischen Gründen bitten wir um Anmeldung bis 28.02.19. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Anmeldungen werden nach dem Eingang bei uns berücksichtigt.**

Spätere Anmeldungen können nicht berücksichtigt werden.



**Ich nehme an der 22. Delegierten-  
versammlung von Pro Bahn Schweiz vom  
6. April 2019 in Olten teil:**

- mit Mittagessen und Anschlussprogramm
- vegetarisches Menu
- nur Delegiertenversammlung

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

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

Datum / Unterschrift

\_\_\_\_\_

**Zustellung der Anmeldung bis am  
28. Februar 2019 an:**

Pro Bahn Schweiz / Thomas Lendenmann /  
Grabenstrasse 30 / 8225 Siblingen  
oder per Mail an:  
t.lendenmann@swissonline.ch

Ruedi und Irene im  
**Loetschberger-  
Land**

Über 200 Ausflugsziele im Berner Oberland,  
Oberwallis und Piemont [bls.ch/loetschberger](http://bls.ch/loetschberger)

 **bls**  
verbindet.