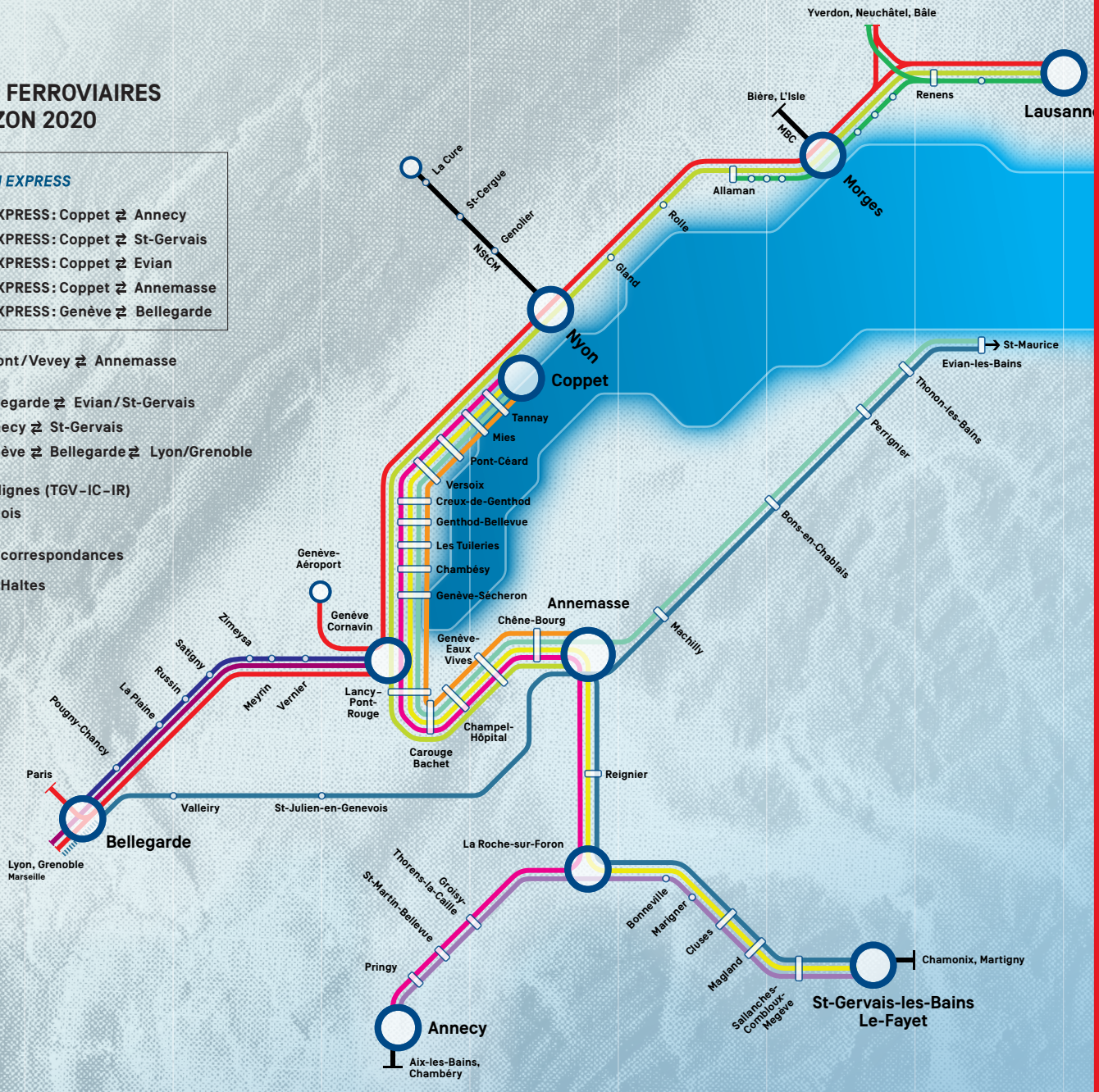


LIAISONS FERROVIAIRES À L'HORIZON 2020

- LÉMAN EXPRESS**
- LÉMAN EXPRESS: Coppet ↔ Anney
 - LÉMAN EXPRESS: Coppet ↔ St-Gervais
 - LÉMAN EXPRESS: Coppet ↔ Evian
 - LÉMAN EXPRESS: Coppet ↔ Annemasse
 - LÉMAN EXPRESS: Genève ↔ Bellegarde

- RE: Romont/Vevey ↔ Annemasse
- TER: Bellegarde ↔ Evian/St-Gervais
- TER: Annecy ↔ St-Gervais
- TER: Genève ↔ Bellegarde ↔ Lyon/Grenoble
- Grandes lignes (TGV – IC – IR)
- RER vaudois
- Gares de correspondances
- Gares ou Haltes



Grafik: CEVA/SBB

Auf dem Weg zum „Léman Express“

Wie die Schweiz und Frankreich im Raum Genf zusammenwachsen: Fokus CEVA auf den Seiten 14–19

Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels: Nord-Süd-Achse bleibt unzuverlässig
Gegen Gewalt und Vandalismus: Wie das Projekt RailFair funktioniert



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Im Westen und Süden viel Neues

In der Schweiz kennen wir drei Agglomerations-Grossprojekte. Die Durchmesserlinie in Zürich ist fertiggestellt. Im Bau sind noch die Verbindungen Mendrisio – Stabio – Malpensa (I) und die CEVA in Genf, die nach Annemasse (F) führen wird. Somit können Agglomerationen im Norden, im Westen und im Süden von Verbesserungen im Bahnverkehr profitieren.

Trotz Eröffnung des Gotthard-Basistunnels läuft es immer noch nicht so, wie es laufen sollte. Eine Reise in den Süden ist immer noch nicht chic und fein, sondern verkommt viel zu häufig zu einem Negativ-Erlebnis.

Auch zu Beginn dieses Jahres ist Pro Bahn Schweiz aktiv und präsent geblieben. Im Frühjahr werde ich nun das Präsidium definitiv weitergeben. Wir wollen, dass es mit der Bahn positiv weitergeht, und wir wollen, dass Kundinnen und Kunden gerne mit der Bahn unterwegs sind. Davon konnte einiges erreicht werden, es mussten aber auch Verschlechterungen hingenommen werden. Dies soll, wenn immer möglich, verhindert oder korrigiert werden. Pro Bahn Schweiz wird auch in Zukunft nötig sein und dazu wünsche ich viel Erfolg.

F Beaucoup de neuf au sud et à l'ouest

En Suisse, nous connaissons trois grands projets d'agglomérations. La ligne diamétrale (Durchmesserlinie) de Zurich, est désormais chose faite. La liaison Mendrisio – Stabio – Malpensa (I) est en chantier de même que le CEVA à Genève, pour rejoindre Annemasse (F). Autant de travaux qui font que les agglomérations au nord, à l'ouest et au sud profiteront d'une amélioration du réseau ferroviaire.

Malgré l'ouverture du tunnel de base du Gotthard, tout ne fonctionne pas encore comme prévu; tout ce qui brille n'est pas forcément de l'or, on le sait. Un voyage au sud des Alpes, est encore souvent teinté d'inconvénients. Cette année encore, Pro Rail Suisse est restée active et présente sur le terrain. Ce printemps je quitterai définitivement la présidence de l'association. Nous voulons que les choses continuent d'évoluer dans le bon sens et que les usagers du rail aient du plaisir à voyager en train. De nombreux pas ont été accomplis dans ce sens, mais des péjorations ont également jalonné le parcours. Et, dans la mesure du possible, ces aléas devraient être évités, ce qui rend l'action de Pro Rail Suisse nécessaire à l'avenir aussi. J'en profite pour lui souhaiter plein succès pour la suite.

I Molto di nuovo a Ovest e a Sud

In Svizzera conosciamo tre grandi progetti di agglomerazione; nel canton Zurigo, nel canton Ticino e nel canton Ginevra. Il primo progetto, la linea diametrale di Zurigo è già concluso; gli altri due, la linea transfrontaliera Mendrisio – Stabio – Malpensa (I) e la linea Ginevra – Annemasse (F) denominata CEVA sono ancora in costruzione. Quando le tre opere saranno concluse le agglomerazioni del nord, dell'ovest e del sud della Svizzera beneficeranno di migliori condizioni di trasporto ferroviario.

La galleria di base del Gottardo è stata aperta, ma non tutto funziona come dovrebbe. Il viaggio verso sud invece di essere un momento piacevole in più di un'occasione si trasforma in un evento negativo. Anche durante i primi mesi del 2017 Pro Bahn è stata attiva e presente. In primavera concluderò definitivamente il mio mandato come presidente ma Pro Bahn continuerà ad attivarsi affinché il mondo dei trasporti ferroviari continui a svilupparsi positivamente e i clienti siano soddisfatti e viaggino volentieri in treno. Nel corso degli anni siamo riusciti ad ottenere parecchi miglioramenti ma abbiamo anche dovuto accettare dei peggioramenti. Pro Bahn continuerà ad essere necessaria anche in futuro e già fin d'ora le auguro molto successo.

Inhalt

Aktuell

Ernüchterung im Nord-Süd-Verkehr	3-4
Die Renaissance des SBB-Schalters	4
FlixBus jagt SBB Kunden ab	5
SwissPass als Skipass: Nicht alle machen mit	6
Nachtzug nach Berlin/Hamburg gerettet	7
Gegen Gewalt und Vandalismus: RailFair	8
Gespräch mit RailFair-Präventionsassistenten	9-10
Blick in die Gotthardröhre: Tunnelfenster	11
Nachrichten	12
Dschungel bei den Tarifen	13

Fokus CEVA

Ein Jahrhundertprojekt für Genf	14-19
Léman-Express	16

Leserbriefe

Pro Bahn

Interview mit dem neuen Präsidenten der Tessiner Sektion von Pro Bahn	21
Interview in deutscher Version	22
DV und Mitteilungen aus den Sektionen	23

Frontbild: Künftiges grenzüberschreitendes Linien-
netz im Raum Genf: Ab Dezember 2019 sollen
S-Bahnen im Viertelstundentakt verkehren

Impressum

InfoForum 1/2017, Versand: 9. März 2017

Herausgeber

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

Edy Bernasconi, Edwin Dutler, Kurt Schreiber, Andreas
Theiler, Kaspar P. Woker, Gastbeitrag: Tobias Gafafer

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Postfach, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 89
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco@projektathleten.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für
die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2017, Versand: 8. Juni 2017
Schwerpunkt: Transport- und Eisenbahnmuseen
Inserate- und Redaktionsschluss 11. Mai 2017

InfoForum 3/2017, Versand: 7. September 2017
Schwerpunkt: Der öV geht in die Luft
Inserate- und Redaktionsschluss 17. August 2017

Ungelöste Probleme

Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels hat im internationalen Verkehr nicht die erhoffte Verbesserung gebracht. Die Schwierigkeiten mit den ETR-610-Zügen sind geblieben.

Edwin Dutler Wer erwartet hat, dass mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am 11. Dezember 2016 die Probleme mit den internationalen Verbindungen am Gotthard gelöst wären, glaubte an das Christkind. Die Züge sind immer noch die gleichen, und die Betriebsführung hat man nicht wirklich im Griff. Selbst die SBB mussten zugeben, dass es in den ersten 57 Betriebstagen 43 Zugsausfälle wegen Fahrzeugstörungen gegeben hat. Die internationalen Verbindungen am Gotthard werden zu zwei Dritteln mit italienischem Rollmaterial gefahren, zu einem Drittel mit schweizerischem Rollmaterial. Wo liegen die Probleme? Sie sind beim schweizerischen und italienischen Rollmaterial etwa gleich. Begleiten Sie mich auf eine internationale Reise nach Italien. Die Reise ist reservationspflichtig, auf der Fahrkarte findet man Wagen- und Platznummer.

Am Bahnhof Zürich informieren sich die Reisenden über die Wagenreihenfolge. Wenn Sie Glück haben, stimmt die Anzeige am Gleis mit der echten Zugsreihenfolge überein. Wenn nicht, dann wissen Sie als erfahrene Reisende, dass für die Reise nach Italien immer die vordere Komposition zu besteigen ist, die hintere wird ab Lugano geschlossen. Bei der Rückreise von Mailand nach Zürich können Sie in Mailand in die hintere Komposition nicht einsteigen, der „Capotreno“ kommandiert die Reisenden in die vordere Komposition, egal was auf der Reservation steht. Die hintere Komposition wird erst im Lugano geöffnet. Da die SBB das Stär-

ken und Schwächen in Lugano als zu grosses Risiko für den Betriebsablauf angesehen haben, wird meistens eine leere Komposition zwischen Lugano und Mailand respektive umgekehrt mitgeschleppt.

Blauer Punkt ohne Durchsage

Die Mitarbeiter der Aufsicht Personenverkehr in Zürich sind jedoch sehr hilfsbereit und helfen aktiv mit, den reservierten Wagen zu finden. Die elektronischen Aussenanzeigen an den Zügen streiken jedoch öfters. Ich habe Züge erlebt, bei denen nur bei zwei von sieben Wagen die Anschriften funktionierten.

Auf der Fahrt in Richtung Süden möchten Sie sich über die Halte informieren. Zu diesem Zweck gibt es im Zug Monitore, die jedoch nicht immer funktionieren. An den Wagenenden werden die Stationsnamen auch angezeigt. Manchmal bleiben die Anzeigen jedoch einfach dunkel oder sie sind sogar falsch. Das Zugpersonal informiert auch mittels Lautsprecherdurchsagen; auf mehreren Reisen von mir funktionierten diese jedoch nicht, einzig ein leuchtender blauer Punkt zeigte an, dass jetzt der Zugchef spricht. Defekte Innen- und Aussentüren runden das Bild eines wenig positiven Gesamteindrucks noch ab. Auch die Servicequalität im gastronomischen Bereich ist in den italienischen Zügen stark verbesserungswürdig. Die SBB haben sich jedoch seit Jahren von ihren allgemein gültigen Qualitätsstandards auf den internationalen Zügen am Gotthard verabschiedet.

Mit Ausnahme des Eröffnungszuges am 11. Dezember 2016 mit dem SBB-CEO Andreas Meyer habe ich auf meinen zahlreichen Reisen noch keinen Zug erlebt, bei dem alles funktionierte. Die am Anfang erwähnten 43 Zugsausfälle mit Umsteigen auf Ersatzzüge (teilweise von einem 14-Wagen-Zug auf eine vierteilige S-Bahn-Komposition mit einem zusätzlichen Umsteigen in Zug) sind mit meinen festgestellten Qualitätsmängeln jedoch nicht erklärbar. Ich schliesse daraus, dass die Qualität der Züge auch in Bereichen, welche für die Reisenden nicht ersichtlich ist, nicht gerade optimal ist – um dies einmal nett auszudrücken. Ein Lokführer könnte hier sicher mehr erzählen.

Trotz den fehlenden Informationen erreichen Sie dann Mailand, wo als Anschlusszug ein Frecciarossa 1000 in Richtung Rom fährt. In diesen Zügen erleben die Reisenden eine Reisequalität mit viel engagiertem Personal, Service am Platz und funktionierenden Informationssystemen. Und pünktlich sind diese Züge auch noch.

Fazit der SBB nach 57 Betriebstagen

In einer Medienmitteilung vom 6. Februar 2017 zogen die SBB folgende Bilanz für die erste Betriebszeit des Gotthard-Basistunnels: „Seit 57 Tagen ist der 57 Kilometer lange Gotthard-Basistunnel im fahrplanmässigen Betrieb. In dieser Zeit sind 2816 Personen- und 3980 Güterzüge durch den längsten Eisenbahntunnel der Welt gefahren. Die Nachfrage im Intercity- und Eurocityverkehr hat sich gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres um rund 30 Prozent erhöht. Der Verkehr verläuft überwiegend störungsfrei. Die Pünktlichkeit auf der Gotthardachse hat sich seit Anfang Dezember verbessert, die geplanten Fahrzeitverkürzungen können sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr erreicht werden. Dennoch besteht bei der Pünktlichkeit noch Handlungsbedarf. Der Fokus liegt dabei auf den Verspätungen aus Italien und der Verfügbarkeit des Rollmaterials.“ Die ausführliche Medienmitteilung ist unter www.sbb.ch -> Medien -> Medienmitteilungen abrufbar.



Enttäuschender Hoffnungsträger: Ein ETR 610 fährt am Südportal aus dem Gotthard-Basistunnel.

Bild: SBB

Stimmen und Erfahrungen zur Gotthardstrecke

Die Reisequalität auf der Nord-Süd-Achse hat sich mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels nicht verbessert.

Gerhard Lob Unter Bahnkunden sorgt die Fahrt auf der Gotthardstrecke via Basistunnel zu etlichen Diskussionen. Zwar geht es oft – aber nicht immer – 30 Minuten schneller, aber der erhoffte Quantensprung in der Reisequalität auf der Gotthard-Achse ist nicht eingetreten. Häufigeres Umsteigen (insbesondere für Reisende vom Ast Basel–Luzern sowie nach Locarno und zurück) wird kritisiert, aber auch der Ausfall ganzer Züge, der hohe Lärmpegel im Fahrgastraum oder ein Mangel an Informationen für die Fahrgäste im Falle von Störungen. Auch der Betrieb auf der so genannten Panoramastrecke sorgt für Kommentare. Reisende aus der Leventina (Biasca/Faido) finden es nicht lustig, dass durch das Einstellen der IR nicht nur die direkten Verbindungen nach Zürich/Luzern entfallen sind, sondern die Fahrt via Basistunnel deshalb noch teurer geworden ist, weil die Streckenkilometer vom Abfahrtsort bis Bellinzona und zurück zusätzlich anfallen. Positiv erlebt wird der Basistunnel übrigens von Reisenden, welche in den Neigezügen auf der kurvenreichen Bergstrecke mit Übelkeit zu kämpfen hatten. Auch das muss gesagt werden. Fest steht indes: Pro Bahn hat seit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels viele Reklamationen über gebrochene Anschlüsse in Arth-Goldau und Bellinzona, über Verspätungen und vor allem über ungenügende Platzverhältnisse in den Zügen erhalten.

Hier einige Stimmen, die wir gesammelt haben:

Keine Informationen

Auf der Plattform Fokus-öV-Schweiz beschrieb Ernst Rota seine Erfahrungen: „Seit der ersten fahrplanmässigen Fahrt durch den Gotthard-Basistunnel am 11. Dezember 2016 bin ich fünf Mal ins Tessin gefahren. Lediglich zwei Reisen funktionierten einwandfrei. Besonders krass war die Erfahrung vom 27. Januar 2017. Der EC 11 fuhr zwar in Zürich fahrplanmässig um 06.09 Uhr ab. Doch bereits in Zug war Schluss. Nach einer Wartezeit von rund einer halben Stunde wurde den Reisenden mitgeteilt, dass der EC seine Fahrt nicht fortsetzen könne. Reisende nach Flüelen wurden auf eine S-Bahn verwiesen, Informationen für Fernreisende blieben aus.“

Laut und voll

Ursel Breitenbach schrieb in einem Leserbrief in der „Tessiner Zeitung“ am 3. Februar: „Ich

habe selbst bisher nur schlechte Erfahrungen gemacht. Drei verschiedene Züge fahren durch den Gotthard-Basistunnel. Der IC hat zwar bequeme Wagen, ist aber im Tunnel sehr laut und der Druck auf den Ohren ist kaum zu ertragen. Das Gleiche erfährt man im EC, der aus Mailand kommt. Er ist zusätzlich sehr voll, hat eine unmögliche Bestuhlung und keinen Platz für die Koffer. Im ICN reist man noch am erträglichsten, aber man muss in Arth-Goldau umsteigen. Was bringt eine halbe Stunde Zeitersparnis, wenn die Reise ein Alptraum ist?“

Eine Odyssee

Ein Leser schilderte uns folgendes Reiseerlebnis einer Fahrt von Zürich nach Locarno: „Es ist Donnerstag, 16. Februar 2017. Ich möchte um 20.09 Uhr von Zürich ins Tessin fahren. Laut Fahrplanauskunft ist mit der Ankunft in Locarno um 22.27 Uhr zu rechnen. Doch die Komplikationen beginnen bereits im ersten Teil der Reise. Der Zug fährt über Rotkreuz. Es wird eine Durchsage gemacht, dass die Strecke über Zug nicht befahren werden kann. Die Ankunft in Arth-Goldau erfolgt zirka um 20.58 Uhr mit 12 Minuten Verspätung gegenüber dem Fahrplan. Es wird keine Durchsage im Zug gemacht. Ein Zugbegleiter erklärt im direkten Gespräch, dass in Arth-Goldau ein ETR 610 bereit steht, der um 21.50 Uhr in Richtung Süden fährt – auf Gleis 6. Dies bedeutet: Zirka 50 Minuten Warten in Arth-Goldau. Und es geht – an diesem Abend

mit viel Gepäck – per Unterführung dorthin. Im Bahnhof gibt es keine Durchsagen. Aber man kann in den bereitstehenden, dunklen ETR 610 (Strom ist noch nicht eingeschaltet) einsteigen. Um 21.47 Uhr wird die Ansage gemacht, dass dieser Zug 10 Minuten später abfahren wird, da er einen Anschluss aus Zürich abwartet. Der Anschlusszug kommt de facto erst gegen 22.10 Uhr an – mit 24 Minuten Verspätung. Die Abfahrt erfolgt dann zirka um 22.11 Uhr, Ankunft um 23.05 Uhr in Bellinzona, wo die S-Bahn nach Locarno (ab 23.00 Uhr) nicht gewartet hat (dies wurde im Zug vorangekündigt). Die Abfahrt der nächsten S-Bahn ist um 23.30 Uhr, die Ankunft in Locarno um 23.57 Uhr. Das bedeutet nochmals 25 Minuten Wartezeit nachts in Bellinzona. Das Fazit ist bitter: Fahrzeit gemäss Fahrplan 2 Stunden 18 Minuten, effektive Fahrzeit 3 Stunden 48 Minuten.“

Eine Fehlkonstruktion

Kilian T. Elsasser schrieb in einem Leserbrief in der „Luzerner Zeitung“ am 7. Februar zum Betrieb der Gotthard-Panoramastrecke mit S-Bahnen: „Das Angebot der SBB ist eine Fehlkonstruktion, denn es verbindet vor allem den Urner Talboden mit dem Urner Oberland und dem Urserental sowie die Leventina mit Bellinzona. Für diese Anbindungen existieren schon stündliche Busverbindungen. Es braucht eine direkte Anbindung von Basel und Luzern sowie von Zürich an Göschenen/Andermatt sowie die Leventina.“

Der SBB-Schalter erlebt eine Renaissance

Edwin Dutler Damit sich die unwürdigen Stehplatz-Szenen an Ostern am Gotthard nicht wiederholen, empfehlen die SBB in einer Medienmitteilung, an Ostern am Gotthard auch im Inlandverkehr die Sitzplätze zu reservieren. Dies ist insbesondere für Reisende aus der Zentralschweiz sowie aus dem Voralpen-Express sinnvoll, welche in Arth-Goldau in die gut besetzten Züge aus Zürich umsteigen müssen. Als Buchungsmöglichkeit wird dabei explizit der Schalter angegeben, zusätzlich wird auf den Rail Service verwiesen. Wegen dem umständlichen Postweg und der Unsicherheit der rechtzeitigen Zustellung kommt für kurzfristige Reservationen nur der Schalter in Frage – sofern er zur gewünschten Zeit auch offen ist.

Wieso empfehlen die SBB nicht ihre so hochgelobte neue App oder das Internet? Ganz einfach: Im Internet haben die SBB eine Platzreservation in EC-Zügen für die Kundinnen und Kunden gesperrt, und bei der neuen App hat man die Funktion Platzreservation ganz vergessen! Auf Rückfrage haben die SBB bestätigt, dass Platzreservationen über SBB Mobile voraussichtlich ab dem zweiten Quartal 2017 möglich sein werden. Ob dies auch bei EC-Verbindungen möglich ist, konnten die SBB bis Redaktionsschluss jedoch nicht bestätigen. Also bleibt nur eines: brav am Schalter anstehen, die Platzreservation dort beziehen und dabei die Werbung über die seligmachende App bestaunen.

FlixBus jagt den SBB Passagiere ab

Wenig überraschend ist der deutsche Fernbusanbieter vor allem auf den Strecken Zürich – Mailand und Zürich – München erfolgreich.

Kaspar P. Woker Die Bilanz von FlixBus für das Jahr 2016 (siehe Kasten) lässt aufhorchen. „Die beliebtesten Destinationen ab Zürich waren München und Mailand“. Wen wundert's, zwei Ziele, welche die Bahn durch müde EC-Züge mit Halten sogar in Wil und Gossau, respektive mit chronisch verspäteten und pannenanfälligen Neigezügen mit ausgedehnter Fahrzeit trotz 57 Kilometer Rennstrecke durch den Gotthard bedient. „FlixBus jagt den SBB eine Million Passagiere ab“ lautete die Schlagzeile in der Tagespresse.

Fast wie ein Hohn war dazu der Kommentar einer SBB-Sprecherin zu lesen, wonach man sich seit Jahren „auf die neue Konkurrenz vorbereite“. Wichtig sei, dass alle Anbieter in Zukunft die gleichen Rahmenbedingungen hätten. Man fragt sich, ob bei „gleichen Rahmenbedingungen“ SBB, DB und FS fähig sein werden, wenigstens die bahneigenen Bedingungen so zu gestalten, dass die verlorenen Kunden zurückkehren werden.

Ein kurzer Augenschein an einem Montagmorgen im Busterminal Sihlquai beim Hauptbahnhof Zürich veranschaulicht die starke

FlixBus wächst weiter

FlixBus zog in einer am 7. Februar versandten Medienmitteilung eine positive Jahresbilanz: 2016 nutzten über eine Millionen Fahrgäste die grünen Busse in der Schweiz. Europaweit waren es 30 Millionen – es ist das höchste Fahrgastaufkommen in der Unternehmensgeschichte. In der Stadt Zürich konnte ein Fahrgast-Zuwachs von über 30 Prozent festgestellt werden. Zürich ist seit Februar 2013 ein Halt im FlixBus-Streckennetz; München und Mailand sind die beliebtesten Reiseziele. Auch Lyon und Paris können erreicht werden. 2017 sollen unter anderem die internationalen Anbindungen nach Frankreich und Österreich ausgebaut werden. (pd)



Gerade bei jungen Leuten gefragt: Der Fernbus.

Bild: FlixBus

Präsenz der grünen Busse, darunter einer mit französischem Nummernschild. Gänzlich unscheinbar hinter der Windschutzscheibe ein kleiner Hinweis in Englisch und Französisch, dass Passagiere nur im grenzüberschreitenden Verkehr mitreisen dürfen.

Doch wer beachtet diese Aufschrift schon auf der Linie Konstanz – Zürich – Genf – Lyon, wenn Zürich – Genf mit diesem Bus nur halb so viel kostet wie per Bahn? Und weshalb übernachtet der Bus der Linie ab Konstanz in Zürich? In bester Gesellschaft findet sich hier „als kleiner Bruder der Bahn“ der DB-Intercity-Bus „Zürich – München ab 19 Euro, in Zusammenarbeit mit SBB“ – schlicht ein Hohn, denn keine 200 Meter daneben fährt soeben der EC nach München weg, Speisewagen inklusive, WLAN exklusive.

Handelt es sich bei den Reisenden vornehmlich um Umsteiger vom eigenen Auto oder Personen, die sich bisher eine grössere Reise nicht leisten konnten? Wohl kaum. Es ist offensichtlich, dass die Bahn durch die Buskonkurrenz vorab im internationalen Verkehr massiv an Kunden verliert. Verluste gibt es übrigens auch auf Linien, bei denen die Bahnen optimal zusammenarbeiten, wie beim TGV Lyria.

Zu guter Letzt: Berns Busterminal im Neufeld spottet punkto Infrastruktur jeder Beschreibung. Tourismus-Kreise fordern seit langem einen Ausbau, auch FlixBus lamentiert. Die Stadt kündigt Verbesserungen an. Und FlixBus? Die Firma lässt sofort verlauten, dass sie sich finanziell sicherlich nicht daran beteiligen werde, obschon ein Ausbau der Fahrten ab Bern geplant ist. So lässt sich billig reisen, wenn die Infrastrukturen nicht durch die Buspassagiere finanziert werden.

Bald Schweizer Fernbusse?

Gerhard Lob FlixBus hat in der Schweiz wegen Verdachts auf Verstoß gegen das im Landverkehrsabkommen mit der EU verankerte Kabotage-Verbot ein Verfahren am Hals. Grenzüberschreitende Fernbuslinien dürfen keine Passagiere innerhalb der Schweiz befördern. Das Verbot dient dem Schutz inländischer Transporteure.

Im Dezember 2016 hat die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV in Zürich eine Aktion gegen die „Dumpingbusse“ durchgeführt. Mehrere Zeitungsreportagen haben derweil aufgezeigt, dass das Aussteigerverbot de facto nicht kontrolliert wird, beispielsweise wenn der Bus Zürich – Lyon bereits in Genf definitiv verlassen wird. Der Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Peter Füglistaler, zeigte sich in der „Bilanz“ offen gegenüber einer Öffnung des Schweizer Marktes für eigene Fernbusse. Er meinte: „Mehr Konkurrenz für die Staatsbahn ist willkommen“. Das Busunternehmen Domo Reisen aus dem Kanton Zürich will solche Konkurrenz aufbauen und eigene Fernbus-Linien betreiben. Es hat entsprechende Konzessionen beim BAV beantragt, wie Anfang Januar bekannt wurde. Es geht um die Strecken St. Gallen – Genf, Basel – Vevey – Brig sowie Basel – Zürich – Chiasso via Gotthard. Ein einfaches Billett von Zürich nach Bern soll bei diesem Anbieter ab zwölf Franken zu haben sein.



„Technische Probleme“: Viele Skigebiete machen beim SwissPass nicht mit.

Bild: Gehard Lob

Skispass ohne SwissPass

Zerbrochene Karten, technische Probleme, zu hohe Gebühren: Skitageskarten auf dem SwissPass sorgen bei Bergbahnen für rote Köpfe. Viele machen nicht mit.

Tobias Gafafer* „Anstehen ist Schnee von gestern.“ Der Satz, mit dem die SBB für den Kauf eines Skiabos über den SwissPass werben, erweist sich beim Ausflug in die Jungfrau-Region als PR-Floskel. Schon der Onlinekauf der Skitageskarte funktioniert nicht. Und auch am Schalter will der Verkäufer das Billett nicht auf die rote Chipkarte laden, sondern empfiehlt die bewährte Karte der Jungfrau-Bahnen (JB). „Sonst stehen Sie in einer halben Stunde wieder hier.“ Noch 2015 warb der JB-Chef an der Seite der SBB persönlich für den SwissPass.

Die Jungfrau-Region ist kein Einzelfall. „Auch wir haben technische Probleme“, sagt etwa Peter Reinle, stellvertretender Chef und Leiter Marketing der Titlis-Bahnen in Engelberg. Wenn es sehr kalt sei, würden die Karten des SwissPass brechen. „Zudem macht uns Sorgen, dass die Kunden die Karte an den Sesselbahnen sehr nahe an die Lesegeräte halten müssen.“ Bei den Skikarten der Titlis-Bahnen funktioniert dies auch aus einer Distanz von rund 30 Zentimetern problemlos. Das Unternehmen empfiehlt den Kunden an der Kasse deshalb ebenfalls die eigenen Karten. Der SwissPass wird denn auch nur mässig genutzt. Gemäss Reinle braucht es einen besseren Chip.

Wintersportgäste auf die Schiene bringen

Auch die Jungfrau-Bahnen führen „gewisse Performance-Probleme“ darauf zurück, dass

auf der Karte zwei Chips programmiert sind, wie Sprecherin Patrizia Bickel sagt. Wegen einer technischen Umstellung auf der Website sei es zudem kurzfristig zu einem Service-Unterbruch gekommen. Die SBB, die im Auftrag der ÖV-Branche den SwissPass konzipierten, spielen die Probleme herunter. Es seien „einzelne Fälle“ bekannt, wo die Funktionalität der Karte beeinträchtigt gewesen sei, sagt Sprecherin Masha Foursova auf Anfrage. Dies komme nicht häufiger vor als bei anderen elektronischen Tickets. Zu den Verkaufszahlen ihrer Partner in den Skigebieten äussern sich die SBB nicht.

Die Kombination von Skipass und SwissPass wäre eigentlich attraktiv. Sie war neben Angeboten wie Mobility als Zückerchen für die ÖV-Nutzer gedacht, denen die unbeliebte Chipkarte kaum einen Mehrwert bringt. Gemäss den letzten Zahlen der SBB nutzen diese bereits 1,6 Millionen Kunden. Und es sollen noch mehr werden, da alle GA und Halbtax-Abonnemente ersetzt werden. Dies ist für den Tourismus eine grosse Chance, sofern die Probleme behoben werden.

„Der SwissPass unterstreicht unser Ziel, den Wintersportgast von der Strasse auf die Schiene zu holen“, sagt Patrizia Bickel von den Jungfrau-Bahnen. Dies zielt in die richtige Richtung. Der Durchbruch sei möglich, wenn drei Millionen Kunden die rote Chipkarte nutzten, sagt Urs Gantenbein, Geschäftsführer der Bergbahnen Wildhaus. Im Moment werde der SwissPass

allerdings nur wenig genutzt. Dieser bietet laut den SBB Zugang zu 70 von rund 200 Skigebieten in der Schweiz. Unter den Abwesenden sind grosse Namen wie die Weisse Arena in Flims/Laax, die eine eigene Onlineplattform mit App anbietet und keine externen Plattformen akzeptiert. Abschreckend sei auch die Kommission von sechs Prozent für die SBB, sagt eine Sprecherin. „Die Margen sind viel zu hoch“, bestätigt Egon Scheiwiller, Direktor der Bergbahnen Motta Naluns im Unterengadin.

SBB und Branche handeln Konditionen neu aus

Die SBB vereinbarten die Teilnahmebedingungen mit der Branche für zwei Jahre. Jetzt soll diese eine Arbeitsgruppe neu aushandeln. „Wenn mehr Bahnen mitmachen sollen, müssen die SBB die Konditionen überdenken“, sagt Andreas Keller, Sprecher von Seilbahnen Schweiz. Vielen Bergbahnen steht das Wasser bis zum Hals. Die SBB stellen sich dagegen auf den Standpunkt, die Gebühren seien vergleichsweise moderat. Manche Skigebiete bleiben ohnehin skeptisch. „Wir sehen nicht unbedingt einen Bedarf“, sagt etwa Silvana Collet von der Mythenregion. Man bleibe lieber beim bestehenden System.

*Der Autor ist Redaktor des St. Galler Tagblatts und der Luzerner Zeitung. Der Artikel erschien in diesen Medien am 16. Januar 2017. Wir danken für die Erlaubnis zum Nachdruck.

Nightjet statt Airbus

Dank den ÖBB ist die beliebte Nachtzugstrecke von Zürich nach Berlin und Hamburg weiterhin in Betrieb.

Andreas Theiler Ein früherer Stadtpräsident von Bogota (Kolumbien) prägte folgendes Bonmot: „Das Kennzeichen eines entwickelten Landes ist nicht, dass die Armen Autos besitzen, sondern dass die Reichen den öV benützen.“ Die Schweiz ist in dieser Beziehung hoch entwickelt. Ein weiteres Mosaiksteinchen wurde beim Fahrplanwechsel gesetzt: Die Qualität der Nachtzüge steigt dank dem Einstieg der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit dem Produkt Nightjet – das Angebot wird also auch für „reiche“ Reisende wie zum Beispiel Geschäftsleute wieder attraktiv.

Die Jahre seit der Jahrtausendwende waren in der Schweiz vom langsamen aber stetigen Angebots- wie Qualitätsabbau der Nachtzugverbindungen geprägt. Zuerst stiegen die SBB mit den Zügen nach Italien aus, dann kam das schleichende Aus für den Nachtzug nach Barcelona, der Abbau Richtung Norden, und schliesslich verschlechterte sich die Qualität des verbleibenden City-Night-Line-Angebots (CNL) ständig. Es kam der Verdacht auf, das Angebot werde so bewusst kaputt gemacht.

Es mutet fast wie ein lang ersehnter Befreiungsschlag an, dass nun die ÖBB grosse Teile des noch bestehenden und bisher von CNL betriebenen Netzes übernommen haben. Alle Informationen dazu findet man über die Homepage der ÖBB (www.oebb.at -> Nightjet). Für uns von Pro Bahn Schweiz ist dies ein ganz wichtiger erster Schritt in die richtige Richtung. Ebenso wichtig ist, dass auf den neu übernommenen Strecken die Qualität deutlich steigen wird, wenn man an die bisherigen ÖBB-Nachtzüge denkt. Der Gast dürfte nun wieder im Mittelpunkt stehen.

Gleiche Bedingungen gefordert

Und der Gast ist nicht nur der Reisende, welcher viel Zeit hat, ein unverbesserlicher Nostalgiker oder ein Eisenbahnfreund ist. Es kann auch die kühl kalkulierende Geschäftsfrau sein, welche sich das Aufstehen mitten in der Nacht, die Anfahrt zum Flughafen, die nervige Sicherheitskontrolle und das endlose Warten, den Flug in beengten Verhältnissen sowie am Schluss der Reise einen teuren Taxi-Transfer oder eine Sardinienbüchsenreise ins Zentrum ersparen will. Insofern könnte man die Nachtzüge auch Flugzüge nennen, weil sie eine echte Alternative zum „billigen“ Flugzeug sind.

Der Verein umverkehrR organisierte am Sonntagabend, 11. Dezember 2016, beim ersten



Kleine Feier in Zürich HB:
Der erste Nightjet – EN 470 nach
Berlin/Hamburg – fährt ab.
Bild: zVg

fahrplanmässigen Nightjet ab Zürich eine kleine Feier. Pro Bahn Schweiz war mit zwei Mitgliedern vertreten, denn man soll die Erfolge von befreundeten Organisationen ebenso feiern wie die eigenen. Und wir stellen uns auch überzeugt hinter die Forderung, die Daniel Costantino, der Kampagnenleiter von umverkehrR, am Gleis 15 in Zürich HB so formulierte: „Gleiche Bedingungen für Zug- und Flugverkehr. Nach den Klimakonferenzen in Paris und Marrakesch ist eine Anpassung der Bedingungen zum Schutz des Klimas mehr als dringend. Es ist eine Farce,

Die Nachtzug-Destinationen

Allen Verhandlungen und Protesten zuwider hat die Deutsche Bahn (DB) den Autozug von Lörrach nach Hamburg sowie sämtliche CNL gestrichen. Am 10. Dezember 2016 fuhr der letzte CNL von Berlin nach Basel. Der Autozug von Lörrach nach Hamburg ist durch Bahn Touristik Express (BTE) übernommen worden. Die ÖBB haben ihrerseits einen Teil der Nachtzugstrecken übernommen und wollen 31 Mio. Euro investieren. Dank den ÖBB sind ab der Schweiz folgende Destinationen per Nachtzug erreichbar: Zürich – Berlin – Hamburg, Zürich – Wien, Zürich – Budapest, Zürich – Prag via Österreich, Zürich – Graz, Zürich – Belgrad.

dass einerseits Klimaschutz betrieben werden soll und andererseits CO₂-emissionsstarke Verkehrsmittel steuerlich bevorzugt werden.“ Oder noch kürzer: Nightjet statt Airbus.

Ist das schon die Trendwende? Ja und nein. Die ÖBB sind ein grosser Player und haben sich sicher nicht mit verbundenen Augen in ein Experiment ohne Gewissheiten gestürzt. Um aber attraktiv für Reisende zu werden, die sich unterdessen an die Vielfalt von Flugdestinationen in Europa gewöhnt haben, muss das Angebot ausgebaut werden – zum Beispiel mit Zügen nach Barcelona, Rom und Kopenhagen. Andererseits werden dem Nachtzug weiterhin Steine in den Weg gelegt. Informationen dazu finden sich zum Beispiel im Internet unter der Webseite www.umverkehr.ch (-> Nachtzugkampagne). Schliesslich sind aber gerade wir Mitglieder von Pro Bahn Schweiz aufgerufen, die neuen Angebote nicht nur zu rühmen, sondern aktiv zu nutzen. Jetzt genügt eine Resolution nicht mehr, jetzt müssen wir mit den Füßen abstimmen, was wir wirklich wollen. Eine spannende aber auch befriedigende Herausforderung.

Für Fragen und Anregungen wenden Sie sich an unser Zentralvorstandsmitglied Bastian Bommer (E-Mail: pbs-ressort.fahrplan@pro-bahn.ch).

Niederschwellige Prävention

Mit RailFair versuchen die SBB, Gewalt und Vandalismus im Umfeld des Zugbetriebs und in Bahnhöfen vorzubeugen.

Andreas Theiler Mit der Einführung der unbegleiteten S-Bahnen in der Schweiz zeigten sich in den Zügen gesellschaftliche Entwicklungen wie unter einem Vergrößerungsglas. Mehr Füße auf den Sitzen, mehr liegen gelassener Abfall, mehr Vandalismus, mehr verbale Aggressionen – und natürlich viel mehr Schwarzfahrer.

Interessanterweise wurden die ersten Gegenmassnahmen in der Romandie ergriffen. Ende 2003 hatten die „grands frères“ ihre Premiere in Zügen zwischen Sion, Monthey und Lausanne. Die Idee dazu kam – wie so vieles – aus New York. In der Schweiz wurden dafür aber nicht Ehrenamtliche eingesetzt, sondern Arbeitslose im Auftrag der SBB.

Begonnen wurde mit zwei Zweiergruppen. Ab 2005 war die Begleitung bereits in diversen Regionen (auch in der Deutschschweiz und im Tessin) aktiv. Seit 2011 gibt es die Präventionsassistenten in ihrer heutigen Form, und ebenso lange sind Zivildienstleistende bei diesem Projekt dabei. Ende 2016 wurden die letzten

Arbeitslosen aus dem Programm verabschiedet; ab diesem Jahr sind nur noch Zivildienstleistende unterwegs, weil das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) das Projekt nicht mehr als nationale arbeitsmarktliche Massnahme betrachtet. Stationiert sind sie heute in drei Regionen mit den Zentren Lausanne, Luzern und Bellinzona – mehr dazu im Interview mit aktiven Präventionsassistenten aus der Region Luzern.

Projekte mit Schülerbeteiligung

Die Idee der niederschweligen Antwort auf soziale Herausforderungen beschränkt sich heute nicht mehr auf die Präsenz in Zügen. An 19 ausgewählten mittelgrossen Bahnhöfen sind Bahnhof-Paten anzutreffen. Auch sie arbeiten in Zweiergruppen, aber hier sind es Freiwillige aus der gesamten Bevölkerung. Sie sollen primär das subjektive Sicherheitsgefühl der Reisenden erhöhen. Wie ihre Kollegen in den Zügen intervenieren sie nicht mit Gewalt, sondern versuchen mit ihrer Präsenz und ihrer Zivil-

courage, eine Eskalation zu verhindern. Daneben sind sie – ebenfalls kundenorientiert – oft Reisenden behilflich, sei es mit Gepäckstücken, sei es mit der Orientierung. Mit Ausnahme von Bern und Luzern sind sie an kleineren Bahnhöfen anzutreffen. Total sind rund 200 Freiwillige im Einsatz.

Ein drittes Projekt innerhalb des Gewaltpräventionsprogramms RailFair ist die Schülerbegleitung durch Schülerinnen und Schüler der Oberstufe. Aktuell sind dort nur zwei Kantonschulen aus dem Kanton Aargau eingebunden, Wohlen (seit 2004) und Wettingen (seit 2007). Im aktuellen Schuljahr sind 37 Schülerinnen und Schüler im Einsatz.

Die Mitarbeitenden aller drei Programme durchlaufen eine einwöchige Schulung, die einerseits öV-spezifische Themen beinhaltet, andererseits die Verbesserung der Kommunikationsfähigkeit sowie das Üben von Konfliktmanagement mit dem „chili“-Training des Schweizerischen Roten Kreuzes.

Kommentar

Es braucht die Menschen

Andreas Theiler

Eine niederschwellige Antwort auf teilweise selber verschuldete Probleme: So kann die Initiative der SBB auch gelesen werden. Der Gedanke an sich ist bestechend einfach und gleichzeitig effektiv. Für diese Umsetzung muss der SBB ein Kränzchen gewunden werden. Die Einsicht, dass mit der Polizei nicht alle gesellschaftlichen Probleme gelöst werden können, hat bei den SBB deutlich früher durchgesetzt als bei Behörden und Politik.

Aber nicht alles, was heute im öV schief läuft respektive für die Kunden eine Belastung sein kann, ist gesellschaftlich bedingt. Pro Bahn Schweiz vertritt seit Jahren eine klare Meinung gegen Personalabbau sowohl in Zügen wie an Bahnhöfen. Wir verweisen hier zum Beispiel auf das InfoForum 3/16, wo wir auf Seite 13 zum wiederholten Mal eine Verbesserung in der Zugbegleitung gefordert haben, um das Klima in den Zügen wie auch

die Arbeitsbedingungen für das Zugpersonal zu verbessern. Diese Forderung unterstrichen wir 2016 mit einer Resolution an Bundesrätin Doris Leuthard. Die Antwort war zwar enttäuschend, aber immerhin wurden wir weiter verwiesen: Solche Dinge lägen einzig in der Kompetenz der SBB – deshalb dieser Kommentar.

„Echter Kundendienst basiert auf wohlwollenen Begegnungen, ausgehend von Vertretern des Unternehmens“ war kürzlich in der Schweizer Eisenbahn-Revue zu lesen. Die Präventionsassistenten RailFair (PA) verkörpern diesen Ansatz ebenso ideal wie die Zugbegleiter und Zugchefs in den IC-Zügen. Hier gilt es anzusetzen. In einer ersten Phase ist der von PA abgedeckte Raum auf die ganze Schweiz auszudehnen, um alle S-Bahnen, Regio- und RegioExpress-Züge zu begleiten. Das hält uns aber nicht davon ab, für die weitere Zukunft eine Rückkehr zu integral begleiteten Zügen zu fordern; das immer wieder vorgebrachte finanzielle Argument sticht nicht. Denn was kosten all die neuen Arbeitsplätze, welche sich an Stelle der Zugbegleiter – inklusive zum

Beispiel der Schuldeneintreibung – heute mit Fahrgästen befassen?

Mit diesem „Rückschritt“ einher geht logischerweise die Abschaffung von Bussen an Reisende, die sich im Tarifdschungel nicht zurechtfinden, also in keiner Weise Schwarzfahrer sind. Zumindest teilweise können ebenfalls die Rundgänge von Transportpolizisten, die mit ihrem martialischen Auftreten nicht unbedingt Wohlwollen hervorrufen, abgeschafft werden. Alleinreisende zu gewissen Zeiten sind zwar sehr froh um ihre Präsenz, aber eine generelle Begleitung der Züge mit Zugbegleitern bringt mittelfristig wieder eine angenehmere Atmosphäre. Die Arbeit der PA ist dafür das beste Beispiel.

Dann können sich wieder alle Bevölkerungsgruppen zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne latente Angst dem öV anvertrauen. Denn Ängste und Vorbehalte werden durch Anonymität gefördert und können nicht mit einer App gemildert werden, sondern nur ganz altmodisch durch wohlwollende Mitmenschen.

Wenn Junge mit Jungen reden

Aufzeichnungen von einem Gespräch mit drei RailFair-Präventionsassistenten und ihrem Vorgesetzten im Bahnhof Luzern.

Andreas Theiler Am 12. Januar trafen wir drei Zivildienstleistende des RailFair-Programms und ihren Projektleiter in Luzern. Freundlicherweise hatten sie in das Gespräch eingewilligt.

Es handelt sich um:

- Markus Etter, Projektleiter RailFair Zentralschweiz
- Lionel Bättig, Lehre Detailhandelsfachmann
- Philipp Greber, Lehre KV und zwei Jahre Berufserfahrung
- Fabian Stalder, Lehre Detailhandelsassistent sowie ein Jahr Handelsschule

InfoForum: Welches sind die äusseren Bedingungen in diesem Dienst?

Markus Etter: Der Einsatz der Präventionsassistenten (PA) basiert auf meinem Monatsplan, der sich an den aktuellen Schwerpunkten von Bahnhöfen und Zügen ausrichtet. Dazu kommen die Tagesmeldungen, die ein ständiges Anpassen erfordern. Dank den Meldungen

der Transportpolizei kann ich entscheiden, wo die Unterstützung der PA sinnvoll und für sie machbar ist. Daraus entstehen die täglichen Tourenpläne.

Fabian Stalder: Wir können in vier verschiedenen Schichten arbeiten. Die früheste beginnt um neun Uhr, und die späteste endet um Mitternacht. Wir treffen uns in der Garderobe und nehmen von dort mit: Tagesrapport, Diensthandy, Stempelkarte. Diese brauchen wir, um unsere Präsenz an Bahnhöfen zu dokumentieren. Und dann geht es los, zu zweit oder zu dritt.

Philipp Greber: Auf den Tagesrapporten tragen wir ein, von wo nach wo wir gefahren sind – das deckt sich dann mit den Angaben auf der Stempelkarte – und weiter beschreiben wir darauf, welche kleineren und grösseren Verstösse wir angesprochen haben. Oft kümmern wir uns auch um Fundgegenstände. Der Lärm ist vor allem an Freitag- und Samstagabenden ein Thema. Dafür sind wir eben da. Wir gehen zu den Betroffenen, reden mit ihnen immer

mit dem Ziel, deeskalierend zu wirken. Wir bleiben freundlich und fangen sicher nie Streit an, sondern vermitteln ihnen ein angepasstes Verhalten.

Lionel Bättig: Auf der Rückseite dokumentieren wir spezielle Vorfälle. An unserem ersten Einsatztag, noch in Begleitung von Markus Etter und einer weiteren Instruktorin, fanden wir einen betrunkenen Drogenkonsumenten, den wir in diesem Zustand natürlich der Polizei übergeben mussten, inklusive Ambulanz. Personenunfälle und Zugsausfälle sind weitere solche Situationen, die wir so gut wie möglich begleiten, wenn wir zufälligerweise auf dem betroffenen Zug sind.

M.E.: Uns geht es bei der Durchsicht der Stempelkarte und der Tagesrapporte nicht darum, die PA zu kontrollieren, sondern wir wissen dadurch, welche Bahnhöfe kritisch sind, Hotspots werden, zum Beispiel mit herumhängenden Jugendlichen. Das macht meine Planung der PA wie auch der Transportpolizei tagesaktuell. Transportpolizei braucht es zum Beispiel bei renitenten Jugendlichen, wo die PA nicht mehr weiter intervenieren dürfen.

P.G.: Unsere Kompetenz sind die Worte. Selbstverständlich dürfen wir uns selber verteidigen, aber wir machen selbstverständlich keine Personen- oder Billettkontrollen. Bis jetzt klappte das. Wie gesagt, wir können die Transportpolizei avisieren, aber das ist nicht häufig nötig. Im November hatten wir oft einen Bettler zwischen Sursee und Emmenbrücke, und da orientierten wir die Transportpolizei, damit sie ebenfalls weiss, wo er sich bewegt. Potentiell sind – wieder – der Freitag- und Samstagabend die kritischen Zeiten, wo wir zwischendurch mal die Dienste der Transportpolizei brauchen. In meiner bisherigen Tätigkeit musste ich sie zum Beispiel während den Wochentagen noch nie rufen.

Wie sieht es denn während den frühen Morgenstunden am Samstag und Sonntag aus?

M.E.: Wir konzentrieren uns, aufgrund der kleinen Personalbestände, auf die Zeit, wo sich reisende Frauen unwohl fühlen, und das ist der Abend. Das wissen wir aus vielen Rückmeldungen. Und deshalb vernachlässigen wir den frühen Morgen. Es gibt noch einen zweiten, praktischen Grund: Unsere PA sind Berner, Aargauer, Basler, und da gäbe es noch gar keine >>>



Unterwegs im Zug: „Unsere Kompetenz sind die Worte“.

Bild: RailFair

>>> Fortsetzung von Seite 9

Möglichkeit der Anreise. Das kann ich also nur ins Auge fassen, wenn zufälligerweise zwei PA nahe dem Einsatzort wohnen.

L.B.: Als Luzerner machte ich schon solche Frühdienste, und mir kam es vor, als wäre die Arbeit gerade das Gegenteil der normalen Einsätze: Wir agierten vor allem als Weckdienst, zum Beispiel auf der Seetallinie, um zu verhindern, dass viele Reisende erst in Lenzburg (Endstation) erwachen.

F.S.: Es kommt auch sehr stark darauf an, was in einer Stadt konkret läuft. Silvester hatten wir Hochbetrieb, und schon bald kommt die Fasnacht.

Wie kamen Sie auf dieses Angebot? Warum entschieden Sie sich dafür?

L.B.: Ich traf eine PA-Gruppe in einem Bus in Luzern und erkundigte mich bei ihnen über das Angebot. Sie klärten mich auf, dass das ein möglicher Zivildienst-Job sei. Ich meldete mich dafür an, wurde zu einem Vorstellungsgespräch eingeladen – und es klappte.

P.G.: Ich kam über das Online-Job-Portal des Zivildienstes darauf. Ich brauchte dringend etwas, und dort klappte es sofort. Ehrlich gesagt liess ich mich über die Art der Arbeit eher überraschen; jetzt weiss ich, ich wählte gut.

F.S.: Ich kam über die Homepage der SBB dazu, indem ich „Zivildienst“ eingab.

M.E.: Wir haben relativ viele Interessenten. Sobald ich aber beim Gespräch Schichtarbeit und Wochenendeinsatz erwähne, nimmt der Enthusiasmus deutlich ab. Etwa zwei Drittel



„Namensschild macht viel aus.“

Bild: RailFair

springen da ab, weil sie sich einen Acht-bis-Fünf-Job vorstellen. Das ist aber genau die Zeit, wo es im öV am friedlichsten ist; unsere Leute müssen aber dann präsent sein, wenn sich Reisende weniger wohl fühlen, und ihnen das Sicherheitsgefühl zurückgeben.

Normal sind 187 Einsatztage. Wenn ich zufrieden mit ihren Leistungen bin, so können die PA einen Antrag stellen, und wir verlängern um einen bis drei Monate. Das erleichtert uns den Wechsel, denn in diesem Fall instruieren die „Alten“ die „Neuen“. Das ist praxisnah und gibt mir bereits wieder etliche Stunden frei für andere Arbeiten.

L.B.: Da möchte ich noch ergänzen, dass wir eine grosszügige Regelung für Freitage haben. Ich kann Wünsche anbringen, und normaler-

weise werden die anstandslos erfüllt, das ist super.

Gibt es Bemerkungen zur einwöchigen Ausbildung?

F.S.: Ich machte vorher bereits einen anderen Zivildiensteinsatz inklusive einem Kurs in Kommunikation. Deshalb erkannte ich viele Elemente im „Chili“-Kurs, und so betrachtete ich die Einführung eher als Auffrischung denn als neu.

P.G.: Ich fand beide Teile, die zwei Tage Einführung in die SBB wie die drei Tage „Chili“ als informativ. Eine Woche scheint mir genügend zu sein, denn man wächst schnell in seine Aufgabe hinein. Ich sage jetzt mal, viel hat mit gesundem Menschenverstand zu tun. Anständig mit Leuten in unserem Alter reden bringt viel Einsicht bei ihnen. Klar, zwischendurch gibt es auch sture Köpfe; da sagen wir dann manchmal, wir seien noch die Nettesten, die nächsten würden dann echte Kontrollen machen – das wirkt meistens.

L.B.: Ich finde es gut, dass wir in unserem Alter diesen Job machen. Ein Grossteil der Leute, welche wir auf Hausordnung etc. aufmerksam machen müssen, sind mehr oder weniger Gleichaltrige. Und wenn Junge mit Jungen rede, so behaupte ich jetzt mal, dass es in 95% der Fälle klappt.

F.S.: Ich glaube, unsere Uniform samt Namensschild der SBB macht recht viel aus.

Welche Hilfestellungen sind vor allem gefragt?

L.B.: Das fängt damit an, dass wir Leute zum richtigen Zug weisen, mit Hilfe der SBB-App, ab welchem Gleis er fährt.

F.S.: Hilfe beim Einsteigen mit Kinderwagen oder Rollstühlen, oder dass wir einem Rollstuhlfahrer die Nummer des Helpdesk geben.

P.G.: Wie vorhin schon erwähnt: Leute am Morgen wecken. Oder wie heute, wo es etliche Zugsausfälle gibt, begleiten wir die Reisenden zu den richtigen Ersatzbussen.

M.E.: Dazu kommen Dinge wie „wo ist der Briefkasten?“, „wo ist der Bancomat?“, „wo ist die Apotheke?“, „wo ist der Blumenladen?“. Und, ganz wichtig, wo sich der Treffpunkt befindet, denn der ist ja in jedem Bahnhof anders plaziert.

Zum Schluss noch eine Bemerkung, die Markus Etter bei der Verabschiedung machte: „In brenzligen Situationen haben wir feststellen können, dass es Dialekte gibt, die sehr deeskalierend wirken, so zum Beispiel das Berndeutsch.“ Auch das ist eine Realität in unserer vielsprachigen Schweiz.

Im Namen des Sicherheitsgefühls

Deutschland: Wer als Polizist seine Uniform auch ausserhalb der Dienstzeiten trägt, soll künftig gratis mit allen Zügen der Deutschen Bahn fahren dürfen.

Polizisten in Uniform sollen für ein besseres Sicherheitsgefühl der Reisenden bald in allen Zügen der Deutschen Bahn freie Fahrt haben. Bisher dürfen sie etwa in Baden-Württemberg nur im Nahverkehr gratis reisen. Diese Regelung solle nun – gemäss dem Vorbild anderer Bundesländer – auf den Fernverkehr ausgeweitet werden, sagte Innenminister Thomas Strobl (CDU). „Allein die Anwesenheit von Polizistinnen und Polizisten erhöht das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und

schreckt ab, Straftaten zu begehen“, so Strobl laut übereinstimmenden Medienberichten. Bis Ende 2017 soll die entsprechende beamtenrechtliche Regelung vorliegen. Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) und der deutsche Fahrgastverband Pro Bahn begrüsst das Vorhaben. Der Vorteil für die Reisenden sei ein besserer Schutz, sagte der GdP-Vorsitzende Hans-Jürgen Kirstein. Bei Problemen mit Passagieren sollten die Beamten direkt eingreifen. Zudem könnten die Zugbegleiter auf rasche Hilfe setzen, wenn es Ärger etwa mit Randalierern oder Schwarzfahrern gebe. Der Landesvorsitzende von Pro Bahn, Stefan Buhl, meinte aber, dass die Polizisten für die Passagiere auch tatsächlich optisch sichtbar sein müssten.

Das Erlebnis des Augenblicks

Seit dem 1. Februar können Interessierte bei Amsteg hinter einem Tunnelfenster die Züge durch den Gotthard-Basistunnel brausen sehen.



In Amsteg möglich – in Sedrun (im Bild) nicht: der Besuch des Tunnel Fensters. Bild: AlpTransit Gotthard AG

PD/GL Seit Dezember 2016 ist der Gotthard-Basistunnel offiziell in Betrieb. Das Interesse an Besuchen ist nach wie vor gross. Deshalb bietet die Uri Tourismus AG seit dem 1. Februar 2017 täglich zwei Führungen zum Tunnelfenster im NEAT-Zugangsstollen in Amsteg an. Als Trägerschaft des neuen Gotthard Tunnel-Erlebnis zeichnen der Kanton Uri, die SBB sowie die Einwohnergemeinden Erstfeld und Silenen mindestens für die ersten drei Jahre verantwortlich.

Die zweistündige Führung beginnt am Bahnhof Erstfeld. Dort wird Ende März eine neue Touristeninformation den Betrieb aufnehmen. Mit Bussen werden die Teilnehmenden in den Zugangsstollen Amsteg chauffiert, wo sie

eine Ausstellung und Filmbeiträge erwarten. Hier können die Gäste die von Süden nach Norden durchfahrenden Züge hinter einem Tunnelfenster vorbeirauschen sehen. An den Führungen können bis zu 24 Personen teilnehmen. Sie werden durch professionelle Guides begleitet.

Das neue Angebot ist buchbar für Gruppen (grössere Gruppen auf Anfrage) und Einzelper-

sonen auf www.tunnel-erlebnis.ch. Dort können in absehbarer Zeit auch zusätzliche Angebote wie Besichtigungen des SBB-Historic-Depots Erstfeld, der Eisenbahnrundgang Erstfeld, Führungen im Erhaltungs- und Interventions-Zentrum sowie ein theatralischer Rundgang durch Erstfeld gebucht werden.

Bei der Multifunktionsstelle in Sedrun befindet sich ebenfalls ein Besucherfenster – es ist ein Überbleibsel aus dem nicht verwirklichten Projekt der unterirdischen Haltestelle Porta Alpina. Es ragt leicht auf die Perronkante heraus und wirkt wie Panzerglas. Doch leider wird dieses Fenster wohl nie benutzt werden, denn ein regulärer Personentransport ist durch den 800 Meter hohen Schacht in Sedrun nicht erlaubt.

Tunnel Fenster-Angebot: Dienstag bis Samstag je zwei Führungen um 9.00 und 13.30 Uhr.
Preis: 23 Fr. (10 Fr. für Jugendliche zwischen 12 und 16 Jahren – jüngere Kinder haben keinen Zutritt).
Buchung: Uri Tourismus www.tunnel-erlebnis.ch, 041 874 74 90

Anzeige

Blick in den Tunnel

PD Nur ein Jahr nach dem Hauptdurchschlag ist im Ceneri-Basistunnel der Innenausbau praktisch fertig. Der letzte Gewölbblock in der Oströhre wurde Anfang Februar im Rahmen einer kleinen Feier betonierte. Insgesamt wurden über eine Million Kubikmeter Beton verbaut. Für den Innenausbau des Tunnels gelten hohe Qualitätsanforderungen. Die Tunnelverkleidung und Tragkonstruktionen müssen ohne wesentlichen Unterhalt die nächsten 100 Jahre Bestand haben. Im Sommer 2017 werden die Rohbauer den Tunnel der Bahntechnik für den Einbau der bahntechnischen Installationen übergeben. „Die Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels ist genauso wichtig wie die des Gotthards“, sagte CEO Renzo Simoni, der die AlpTransit AG demnächst verlässt. Die fahrplanmässige Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels ist für Dezember 2020 vorgesehen.

Die AlpTransit Gotthard AG hat ihre Besucherzentren in Erstfeld und Pollegio geschlossen, bietet aber weiterhin Besucherführungen im Ceneri-Basistunnel an. Der Infopoint Sigirino (zwischen Bellinzona und Lugano) wurde zudem aktualisiert und mit Informationen rund um die NEAT auf den neusten Stand gebracht. Folgende Führungen werden von Dienstag bis Samstag angeboten:

- Tunnelbesuch im Ceneri-Basistunnel, inkl. Referat; Dauer ca. 3 Stunden
- Besuch der Aussenbaustelle Sigirino, inkl. Referat; Dauer ca. 2 Stunden (auch für Kinder geeignet)
- Referat über das Projekt NEAT im Infopoint Sigirino; Dauer ca. 45 Minuten

Sämtliche Führungen werden auf Italienisch, Deutsch, Französisch, Englisch und Spanisch angeboten. Weitere Informationen unter www.alptransit.ch/de/besuche/ oder unter +41 79 418 93 53



Eisenbahn-Erlebnisreisen für Kenner und Liebhaber

Auf den schönsten und abwechslungsreichsten Eisenbahnstrecken in Europa

Es sind noch einige Plätze verfügbar!

Reisen auf höchstem Niveau, Vollpension, gute Hotels

Kein Kofferschleppen, das Gepäck wird von Hotel zu Hotel mit einem Bus transportiert

2 erfahrene Reiseleiter, die jede Strecke sowie deren Geschichte fachlich kommentieren und um eine persönliche Betreuung aller Teilnehmer besorgt sind.

Die Angebote 2017, finden Sie auf unserer Internetseite unter **www.historia.swiss**

oder im persönlichen Kontakt unter:

☎ 091 752 04 00

✉ info@historia.swiss

Historia Swiss GmbH, Via Romerio 1, 6600 Locarno

Nachrichten

Delémont ist „Goldener Verkehrsknoten 2016“

Die jurassische Hauptstadt hat in Bern den Siegerpreis 2016 „FLUX – Goldener Verkehrsknoten“ erhalten. Die Auszeichnung erfolgte für den „innovativsten und kundenfreundlichsten mittelgrossen Verkehrsknoten der Schweiz“. Die Jury aus elf Schweizer öV-Experten und -Expertinnen hat 40 mittel-grosse Verkehrsknoten mit täglich 5000 bis 10 000 Ein- und Aussteigern unter die Lupe genommen. Im Zentrum standen die Bedürfnisse der Reisenden. Delémont setzte sich im Finale gegen Dornach-Arlesheim, Interlaken West und Wettingen durch. PostAuto, der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) bilden die Trägerschaft und haben den FLUX zum zehnten Mal verliehen.

Gratis WLAN in deutschen ICE

Was bislang in ICE-Zügen Passagieren der ersten Klasse vorbehalten war, können seit Anfang Jahr auch Gäste der zweiten Klasse brauchen: den Gratiszugang ins Internet. Die Fahrgäste der zweiten Wagenklasse erhalten ein Datenvolumen von 200 Megabyte pro Tag. Bis zu diesem Limit soll das Übertragungstempo bei knapp einem Megabit pro Sekunde liegen. Danach wird die Datenrate gedrosselt. Für Kunden der ersten Klasse ist das Datenvolumen nicht begrenzt. Wir haben das Angebot ausprobiert – und es hat tatsächlich funktioniert. Allerdings gibt es auf 15 Prozent der ICE-Strecken Lücken in der Netzabdeckung. (lo)

Weissenstein oder der Trumpf des Regionalzuges

Am 14. Februar teilte das BAV mit, dass es für eine Sanierung des Weissenstein-Tunnels der BLS als Infrastruktur-Eignerin grünes Licht zur Sanierung erteilt. Kosten wird die Sanierung 85 Mio. Franken, ausgeführt wird sie 2020 bis 2022. Der renovierte Tunnel soll für weitere 25 Jahre halten. Pro Bahn freut sich ob dieses Entscheid. In der seinerzeitigen Stellungnahme an die Kantone Solothurn und Bern wurde klar zum Ausdruck gebracht, dass die Variante Tunnelsanierung den grössten Nutzen für die Fahrgäste bringen werde, auch wenn die Strecke einen auffallend niedrigen Kostendeckungsgrad aufweist. (wo)

Basismaterial für Apps mit öV-Echtzeitinformationen

Fahrplan-Angaben und Echtzeit-Informationen zum öffentlichen Verkehr in der Schweiz sind seit Dezember 2016 auf einer neuen Plattform unter www.opentransportdata.swiss verfügbar. Sie wurde von den SBB im Auftrag des Bundes erstellt. Die Daten ermöglichen es sowohl den Transportunternehmen als auch Unternehmen von ausserhalb der Transportbranche, neue Kundeninformationssysteme, neue Apps, Statistiken oder andere Anwendungen für die Information der Reisenden zu entwickeln. (pd)



Gratis-öV im Tessin für Hotelgäste

Seit Januar 2017 können Touristen im gesamten Tessin den öffentlichen Verkehr während ihres Aufenthalts gratis nutzen. Das Angebot gilt für Gäste von Hotels, Campingplätzen und Jugendherbergen, nicht aber für Aufenthalter in Ferienwohnungen. Neben der kostenfreien Nutzung des öffentlichen Verkehrs bietet das „Ticino-Ticket“ auch einen Preisnachlass von 30 Prozent für einige Seilbahnen. Um einen Viertel wird ausserdem der Preis einer Tageskarte für den Schiffsverkehrsverkehr auf dem Luganersee reduziert. Das Tessin ist Vorreiter, denn kein anderer Kanton kennt ein solches Angebot. Nur einzelne Regionen (etwa in Graubünden) haben die kostenlose Nutzung des öV für Touristen inkludiert. (lo)

Gratis-öV im Tessin zum Zweiten

Anfang Februar waren die Feinstaub-Belastungen im Tessin so hoch, dass für mehrere Tage Tempolimiten und Fahrverbote erlassen wurden. Eine absolute Premiere war ein kostenloses Alternativangebot zum privaten Fahrzeug: Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden nämlich gratis angeboten. Das bedeutete Kosten von 60 000 Franken pro Tag für den Kanton. Erhebungen der Verkehrsbetriebe zeigten allerdings, dass die Anzahl der Passagiere nicht merklich angestiegen ist. (lo)

Richtungstrennung für Fussgänger bin Bern bleibt

Seit Mitte Juni 2016 läuft in der Unterführung des Bahnhofs Bern ein Pilotversuch zur Richtungstrennung der Personenflüsse. Dieser hat zum Ziel, dass die Kundinnen und Kunden zügig und mit möglichst wenig Gegenverkehr ans Ziel gelangen. Die Richtungstrennung in der Personenunterführung kommt gemäss SBB-Umfragen bei den Kunden gut an. Sie bleibt somit bestehen, wird aber noch mit neu gestalteten, abriebfesten Pfeilmarkierungen optimiert, welche besser erkennbar und weniger wartungsintensiv sind. Das Ampelsystem bei einem Perronaufgang (siehe InfoForum 4/2016) hatte nahezu keinen positiven Einfluss auf die Personenflüsse. Es wird daher nicht weiter verfolgt. (pd)

Tarifchaos endlich überwinden

Vor allem beim Überqueren von Verkehrsverbundsgrenzen gibt es anhaltende Probleme.

Kurt Schreiber Kürzlich haben sich verschiedene Kantone gegen die versuchte Einflussnahme des Bundes gewehrt, Bahn- und Bustarife einheitlich vom Bund aus festzusetzen. Auch wenn die Bundesbehörden Entwarnung gegeben haben (es sei nicht so gemeint gewesen), bleibt das Problem bestehen. Es herrscht ein Tarifchaos in der Schweiz. Und dies vor allem dann, wenn Verbundsgrenzen überwunden werden müssen.

Pro Bahn Schweiz hat schon vor mehr als zwei Jahren auf diesen Missstand hingewiesen, eine Resolution zwecks Vereinfachung der Tarife an Bundesrätin Doris Leuthard geschickt und eine einfache Lösung vorgeschlagen. Sobald mit einem Fahrausweis eine Verbundgrenze überquert wird, soll ein nationaler Tarif gelten, welcher nur die lokalen Verkehrsbetriebe der Abgangs- und Bestimmungsorte einer Reise umfasst. So sollen beispielsweise bei einer Reise von Bern nach Winterthur die lokalen Verkehrsbetriebe der beiden Städte im Preis eingeschlossen



Wann lichtet sich der Tarifdschungel?

Bild: SBB

sein, nicht aber die VBZ in Zürich, weil diese Stadt durchfahren wird. Will jemand die Reise in Zürich unterbrechen, müsste ein Trambillet

erworben werden. Diese Lösung gilt bereits für die City-City-Tickets, und auf dieser Basis soll die Anwendung ausgeweitet werden. Selbstverständlich gilt das entsprechende Billett nur für den direkten Weg via Zürich – und nicht etwa via Luzern – Entlebuch oder gar via Brünig – Interlaken. Sämtliche Verbundlösungen könnten also beibehalten werden.

Die Antwort fiel damals freundlich und verständnisvoll, aber gleichwohl unverbindlich aus. Fakt ist, dass immer noch an einem einheitlichen Tarif gebastelt und offensichtlich nach komplizierten anstatt einfachen Lösungen gesucht wird. Gegenwärtig müssen sich die Kundinnen und Kunden in diesem Tarifchaos zurechtfinden und werden erst noch mit Zuschlägen bestraft werden, wenn bei einer Kontrolle ein Irrtum festgestellt wird. Ein wenig Beeilung könnte in dieser Angelegenheit nichts schaden, oder die Zuschläge bei falsch gelösten Billetten sind sofort abzuschaffen.

Wenn zwei Tickets günstiger sind als eines

Gerhard Lob Der Kluge reist im Zuge beziehungsweise mit dem öV. Wer sich gut informiert, kann dabei viel Geld sparen, und dies nicht nur bei Verwendung der (schwer zu findenden) Spartickets der SBB. Kurios ist jedenfalls, was die Tessiner Konsumtenzeitschrift „Spendere Meglio“ herausgefunden hat: Demnach ist es auf einigen Strecken wesentlich günstiger, wenn ein Reisender statt eines durchgehenden Tickets zwei Tickets kauft. Beispiel: Eine Reise von Chiasso TI nach Splügen GR (Bahn bis Bellinzona, danach Postauto). Wer ein durchgehendes Ticket löst, bezahlt für die Fahrt 27,10 Franken (2. Klasse, Halbtax), retour also 54,20 Franken. Wer ein Ticket bis nach S. Bernardino löst (Grenze des Verbunds Arcobaleno) bezahlt einfach 11,80 Franken und von S. Bernardino bis Splügen nochmals 6 Franken. Summe: 17,80 Franken. Für eine Retourfahrt macht dies 35,60 Franken. Das heisst: Das durchgehende Ticket ist 52 Prozent teurer als eine Fahrt mit zwei Tickets. Ähnliches gilt für andere Strecken wie Biasca – Milano oder Bellinzona – Andermatt.

Ausbau der Bahninfrastruktur

Neue Konzepte statt mehr vom Gleichen und das zu spät oder gar nicht

Mittwoch 15. März 2017, 19.00 Uhr

Swissotel Zug, Chollerstrasse 1a, 6300 Zug / 5 Min. von der Stadtbahnhaltestelle Zug-Chollermüli (S1)

Referenten:

Paul Schneeberger, Redaktor NZZ und profilierter Verkehrs- und Raumplanungsjournalist
Dominic Stucki, Verkehrsplaner, Absolvent MSc ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Der letzte grosse konzeptionelle Wurf für das schweizerische Eisenbahnnetz liegt weit zurück – und Bahn 2000 wurde bis heute nur in Teilen realisiert.

Mit FABI wurde zwar die Finanzierung des Bahninfrastrukturausbaus auf eine solide finanzielle Basis gestellt, aber die geplanten Ausbauschritte orientieren sich am Motto „mehr vom Gleichen“, nämlich dem Ausbau der Verbindungen zwischen den grossen und mittelgrossen Städten, hauptsächlich im Ost-West-Verkehr. Vor dem Hintergrund des heute grösstenteils abseits der Kernstädte stattfindenden Wachstums drängt sich eine Überarbeitung dieser Strategie auf.

Klar ist zudem, dass das Geld für einen zügigen Ausbau, der aufgrund der Zunahme der Nachfrage nötig wäre, nicht reicht. Die Zentralschweiz muss voraussichtlich bis 2040 warten – erst dann dürfte wenigstens das Nadelöhr zwischen Horgen und Baar-Litti beseitigt sein. Vom Tiefbahnhof in Luzern ganz zu schweigen.

Es stellt sich die Frage, wie mehr aus den beschränkten Mitteln herausgeholt werden könnte. Ein konzeptioneller Wettbewerb könnte Antworten darauf liefern. An der ETH gibt es entsprechende Aktivitäten. Diese haben aber auf die offizielle Verkehrspolitik noch kaum einen Einfluss gehabt. Das sollte sich ändern.

Komitee Zimmerberg-light und Pro Bahn Zentralschweiz

Eintritt gratis

Für Rückfragen: Martin Stuber 078 746 13 12 / martin@mstuber.ch

Eine Wartezeit von 107 Jahren

Zu Geschichte und Gegenwart der in Bau befindlichen Bahnlinie Genf Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA).

Kaspar P. Woker „Eine über Hundertjährige erblickt das Licht der Welt“: Eine Boulevard-Zeitung könnte nicht reisserischer titeln, und wahr ist die Sache ebenfalls. Die Geburtsstunde wird im Dezember 2019 zu feiern sein, die Wehen sind seit 2010 mit viel Lärm und Staub im Gange. Geplant wurde sie seit 1881, gesetzlich verankert 1912. Für die Mutterschaft zeichnen die „Confédération“ mit zwei Dritteln, die „République et le Canton de Genève“ mit einem Drittel verantwortlich, was sich jetzt in der Finanzierung von rund 1,6 Milliarden Franken entsprechend niederschlägt. Daraus erwächst zukünftig der „Léman Express“, welcher heute noch bescheiden mit dem Kürzel CEVA firmiert.

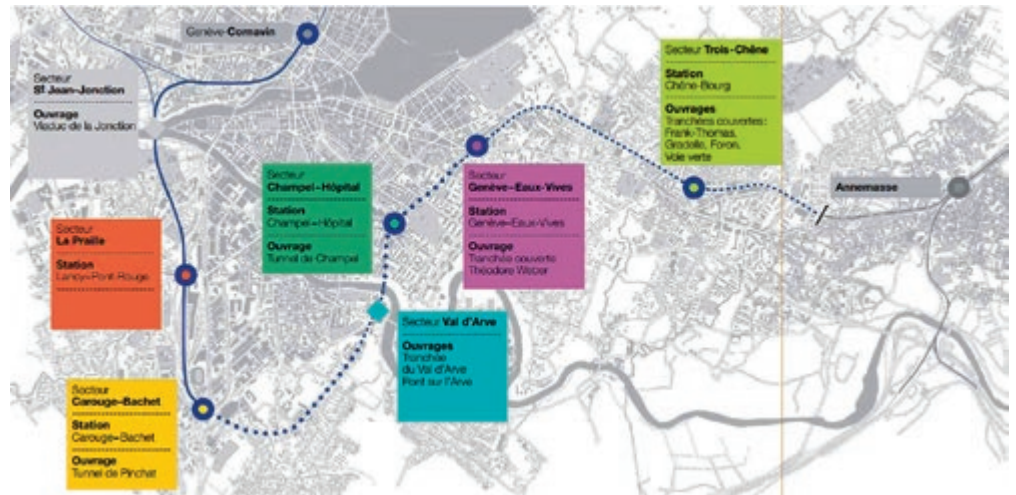
Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse, kurz CEVA, ist für Genf, was für Zürich die Durchmesserlinie ist. Eine völlig neue S-Bahn-Linie durch die Stadt wird zum Rückgrat des RER-Netzes „Léman Express“. „Réseau Express Régional (RER)“ heissen S-Bahnen im französischen Sprachraum. Um die CEVA zu würdigen, soll zuerst ein Blick auf die Eisenbahnlandschaft Genfs geworfen werden.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes um Genf

Seit bald 160 Jahren besteht eine Bahnlinie entlang der rechten Ufers des Genfersees und der Rhone von Morges – Nyon über den Genfer Hauptbahnhof Cornavin Richtung La Plaine (Grenze) – Bellegarde – Lyon. Nur sporadisch wurden in Genf durchgehende Express-Züge nach Frankreich angeboten, und einen anständigen Vorortsverkehr suchte man vergebens.

Genf setzte lange Zeit auf das ausgedehnteste Tramnetz der Schweiz mit oft einspurigen Linien in Seitenlage der Strassen, bedient mit vorsintflutlichen Vehikeln. Kein Wunder nahm das Auto überhand, bis es praktisch zum Verkehrskollaps kam. Zwischen den beiden Rhone-Ufern wurden keine Bahnschienen gelegt, dafür verbanden schon früh sympathische Möwen, „Les Mouettes Genevoises“ (Schiffe), See- und Rhoneufer für Ausflügler und Pendler. Zur erstaunlichen Renaissance des Genfer Tramnetzes in den letzten 20 Jahren wurden hier und andernorts diverse Artikel publiziert.

Am Südufer des Genfersees und damit im Genfer Quartier Les Eaux-Vives wurden Bahnlinien in den 1880er Jahren geplant und gebaut, welche in der Ligne d'Italie gipfelten, die über Evian nach St. Maurice als Zufahrt zum Simplon



Der Verlauf der CEVA-Strecke von Genève Cornavin bis nach Annemasse: Verzeichnet sind die Stationen und die wichtigsten Kunstbauten. Vom Güterbahnhof La Praille bis nach Annemasse verläuft die S-Bahn-Strecke fast ausschliesslich in Tunneln. Grafik: SBB

entstand. Im InfoForum 2/2010 ist die Geschichte dieser Bahnlinien zu finden. Die Stichlinie von Annemasse nach Genève-Eaux-Vives wurde von der SNCF mehr schlecht als recht bedient, bis sie 2011 nicht mehr betriebstüchtig war und wegen der fortschreitenden Bauarbeiten für die CEVA eingestellt wurde.

1912 erliessen die eidgenössischen Räte ein spezielles Gesetz, um einer Bahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Eaux-Vives und Cornavin zum Durchbruch zu verhelfen. Der Erste Weltkrieg vereitelte eine Umsetzung und die Sache schlief ein, bis nach dem Zweiten Weltkrieg eine Strecke von Cornavin über die Rhone nach La Praille gebaut wurde, weil Genfs Güterbahnhof verlegt werden musste. Der regelmässige Personenverkehr wurde hier erst 2001 mit der Weiterführung der Regionalzüge aus Coppet bis nach Lancy-Pont-Rouge aufgenommen. Parallel dazu wurde die Strecke Genf – Lausanne bis Coppet mit einem dritten Gleis für eine S-Bahn mit Halbstundentakt ertüchtigt.

Die Linie Genf – Lyon, 1858 von der französischen Bahngesellschaft PLM erbaut, wurde 1956 konsequent mit dem in Frankreich üblichen Gleichstromsystem mit 1500 Volt elektrifiziert. Bis La Plaine, dem äussersten Bahnhof des SBB-Netzes, verkehrten lange Zeit lediglich zwei speziell angefertigte Zugkompositionen, um einige wenige Reisende aus der „campagne genevoise“ in die Stadt zu bringen. Einen ersten Aufschwung erlebte die Verbindung 1994 mit dem Einsatz von wiederum extra beschafften metroähnlichen Triebwagen. Mit dem dichteren Fahrplan stiegen die Frequenzen, so dass

bisweilen Triebzüge von der SNCF zu mieten waren, um alle Fahrplanleistungen abzudecken. Aktuell wird nur auf dieser ersten S-Bahn-Linie Genfs in der Hauptverkehrszeit ein Viertelstundentakt angeboten, und achtmal werden den Grenzgängern mit Erfolg Verbindungen bis Bellegarde offeriert. Dabei wird auch der in Frankreich liegende westlichste Bahnhof einer Schweizer Ortschaft (Pougny-)Chancy wieder bedient.

Elegante Lösung gefunden

Im Raum Genf existieren zwei weitere kurze Bahnlinien. 1959 wurde für den Güterverkehr aus Frankreich und aus den Industriegebieten von Vernier-Meyrin eine Verbindungskurve zwischen der Linie aus La Plaine und dem Pont de la Jonction Richtung La Praille errichtet. Hier verkehrten nie Personenzüge und selbst im Rahmen von „Léman Express“ dürfte dies so bleiben. Die andere Strecke, eine Sackgasse, schliesst in einer weiten Kurve nach Nordwesten seit 1987 den Flughafen von Cointrin an den Genfer Hauptbahnhof an. Hier finden sich nur IC, IR und wenige RE-Züge, meist mit Reisenden besetzt, die von/nach Nyon, Lausanne und weiter unterwegs sind. Als innerstädtische S-Bahn hat die Strecke, wenn man von den wenigen ausländischen Touristen zum Flughafen absieht, keine wesentliche Funktion. Die Flughafenlinie könnte – wie einst angedacht – weitergebaut werden und im Raum Genthod wieder in die Strecke nach Nyon einmünden, was vor allem für das S-Bahn-Netz eine sinnvolle Ergänzung ergäbe. In der Westausfahrt von Genf Cornavin

kam die doppelspurige Flughafenverbindung der Linie nach La Plaine in die Quere. Um wie bisher die nördlichsten, mit dem französischen System elektrifizierten Gleise von Cornavin zu erreichen, unterquert diese seither in einem – nur einspurigen Tunnel – die neue Strecke, was für die steigende Anzahl TGV, TER und S-Bahnzüge zu einem Engpass führte. Mit der Umelektrifizierung von Gleichstrom auf Wechselstrom, allerdings 25 kV, konnte eine elegante und wohl weltweit erstmalige Lösung gefunden werden, um mehr Kapazität Richtung La Plaine zu gewinnen. Von einem Gleis der Flughafenlinie wurde bei der Abzweigung Richtung La Plaine eine Verbindung eingebaut. Dieses Gleis kann nun mit dem schweizerischen Stromsystem (Wechselstrom 15 kV) oder dem französischen System gespiesen werden. Der Clou dabei ist, dass dies für jede Blockstrecke separat geschieht, womit beispielsweise ein IC nach Zürich und ein TER aus Lyon sich unmittelbar folgen können. Der Wechsel von Gleichstrom zu Wechselstrom geschah 2014 auf Betreiben der SBB, um für den Betrieb auf der CEVA lediglich Zweistrom- und nicht Dreistromfahrzeu-

ge einsetzen zu müssen. Das savoyische Netz der SNCF ist als Pionierleistung seit anfangs der 1950er-Jahre mit Wechselstrom elektrifiziert. Damit werden dereinst die „FLIRT France“ der SBB durchgehend bis Annecy oder St-Gervais verkehren können.

Die CEVA als komplexes Bauwerk

Nur acht Kilometer Schienen fehlen zwischen La Praille und Eaux-Vives. Diese durch dicht bebaute Quartiere zu legen, dabei den Fluss Arve zu überqueren und den Hügel von Champel zu unterqueren, verursachte den Planern Kopfzerbrechen. Einsprachen von Hausbesitzern, die keine rumpelnden Züge weit unter ihren Häusern dulden wollten, erschwerten die Sache. Zudem wurde entschieden, die neue Bahn entlang dem bisherigen Trasse von Eaux-Vives bis Annemasse unter den Boden zu legen zu Gunsten einer „voie verte“ als attraktive Route für den Langsamverkehr und eine Erholungszone. 2011 fuhren die ersten Baumaschinen auf; seither wird an allen sieben Baulosen in der Schweiz gebaut. Der Süden von Genf umfasst die zurzeit wohl grösste Baustelle des Landes.

Auch für die zwei in Frankreich liegenden Kilometer der CEVA wurden die Weichen rechtzeitig gestellt (siehe separaten Artikel).

Die einzelnen Abschnitte von Cornavin aus in Stichworten: Die ehemalige Güterzuglinie ist aufgerüstet worden, während die provisorische Haltestelle von Lancy-Pont-Rouge durch einen neuen Bahnhof mit 320 Meter langen Perrons ersetzt wird. Weiter geht es gegen Süden als offene Linie bis Carouge-Bachet, wo ein wichtiger Verknüpfungspunkt mit Tram und Bus entsteht. Hier wendet sich die Linie gegen Nordosten, verläuft südlich der pittoresken Altstadt von Carouge durch den Tunnel de Pinchat, um auf einer 2500 Tonnen mächtigen Brücke aus schwarzen Stahlelementen den Fluss Arve zu überqueren und sogleich im Tunnel von Champel zu verschwinden. Noch westlich dieser Brücke wird die Linie in einen Betonkasten eingehaust, um sie gegen Freibad und Sportgelände abzugrenzen, während das funktional-schöne Ingenieurwerk der Brücke als „architektonische Zierde“ mit Glaselementen ergänzt werden soll. Der Champel-Tunnel wurde in der Mitte für die Station Champel-Hôpital ausgeweitet und bie-

>>>



Grossbaustelle im Herzen von Genf: Am Güterbahnhof La Praille verschwindet die neue CEVA-Strecke im Tunnel.

Bild: M. Rellstab

Revolution am Genfersee

Mit dem „Léman Express“ wird die Agglomeration Genf in ein neues öV-Zeitalter beschleunigt.

Kaspar P. Woker Die binationalen S-Bahn-Linien um Genf mit der CEVA-Linie als Herzstück werden zukünftig als „Léman Express“ bezeichnet. Die Region Auvergne-Rhône-Alpes wird analog zu den Kantonen Genf und Waadt beim zukünftigen Betrieb des „Léman Express“ einen bedeutenden finanziellen Anteil leisten. Damit ist sichergestellt, dass die neue Strecke auch weit ins savoyische Hinterland Genfs ausstrahlt. Annecy, St-Gervais-les-Bains-le-Fayet und Evian-les-Bains sind die drei südlichen Endpunkte des Netzes, welche im Stundentakt, aber je um 15 Minuten versetzt, durchgehend von Coppet via Genève-Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse angefahren werden. Eine vierte Linie Coppet – Annemasse verstärkt das Angebot im Kernnetz zum 15-Minuten-Takt. 45 Bahnhöfe auf einem Netz von 230 km werden bedient. Dazu kommen stündlich zwei RegioExpress-Züge aus Vevey/Romont – Lausanne, die bis Annemasse durchlaufen und innerhalb der Stadt nur in Cornavin, Lancy-Pont-Rouge und Eaux-Vives anhalten werden.

Die reinen RER-Bahnhöfe erhalten einheitlich 225 Meter lange Bahnsteige. Damit können FLIRT-Kompositionen in Dreifach-Traktion verkehren, womit rund 600 Sitzplätze pro Zug angeboten werden. Für die RE-Züge werden Perrons von 320 Metern erstellt, ausreichend für sechsteilige KISS-Doppelstöcker in Doppeltraktion mit über 1000 Sitzplätzen. Im Raum Lancy-Pont-Rouge und beim Bahnhof Eaux-Vives werden je zwei Spurwechsel eingebaut, um im Störfall oder bei Bauarbeiten einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Damit der „Léman Express“ seinen vollen Nutzen erbringt,



Einheitliches Aussehen, verschiedene Hersteller und Betreiber: So könnten die SBB-Triebzüge (links) und SNCF-Triebzüge (rechts) dereinst in Betrieb gehen. Zeichnungen: SBB

muss auch das erst 2001 errichtete dritte S-Bahn-Gleis zwischen Genf und Coppet „aufgepeppt“ werden. Eine Verlängerung der Perrons von 150 auf 225 Meter und zwei zusätzliche Kreuzungsgleise in Chambésy und Mies sind bis 2019 zu erstellen.

Gemeinsame Tochter gegründet

Die Linie La Plaine – Cornavin wird nicht Richtung Osten durchgebunden. Einzig auf 225 Meter verlängerte Perrons müssen für die halbstündlich verkehrenden Züge, die mehrheitlich bis Bellegarde verlängert werden, genügen.

Fortsetzung von Seite 17

>>> tet dort einen direkten Zugang zum Universitätsspital.

Wenige Hundert Meter östlich wird Eaux-Vives erreicht, der Ausgangspunkt der einstigen Linie nach Annemasse. Hier ist – wie ein Augenschein im November zeigte – ein gigantischer unterirdischer Bahnhof im Entstehen. 17 Meter unter der Oberfläche werden auch RegioExpress-Züge am 320 Meter langen und hoffentlich genügend breiten Perron anhalten. Tageslicht soll dank speziell angefertigter Glasböden durch das Zwischengeschoss bis dort hinunter dringen. Inmitten all des Betons, den es

zu sehen gab, wirkt dies noch ziemlich surreal. Der Raum für die „galerie commerciale“ zeigt, dass auch dieses Bauwerk durch Geschäfte und Imbissstätten rentabilisiert werden soll. Ab hier entsteht im Tagbau ein kastenförmiger Tunnel unter der alten Bahnlinie, die sich nach Südosten wendet. Im Vorort Chêne-Bourg wurde der alte Bahnhof extra verschoben, um Platz für die CEVA zu schaffen. Dies bleibt die letzte Station auf Schweizer Boden und wird Pendlern zu Firmen mit klingendem Namen wie Rolex oder Caran d’Ache einen schnelleren Zugang zu ihrem Arbeitsplatz verschaffen. Weiter südlich wurde der kleine Grenzfluss Foron umgelegt, um die Bauarbeiten bis zum zwei Kilometer entfernten Bahnhof von Annemasse nicht zu behindern.

Eine Metamorphose für die Quartiere

Wenn im Dezember 2019 in der Schweiz 1,567 Mia. Franken und in Frankreich 235 Mio. Euro verbaut worden sind, erblickt die 16 Kilometer lange CEVA 107 Jahre nach deren erstem „Baugesetz“ das Licht der Welt. Städtebaulich wird dies Teile Genfs ziemlich umkrepeln. Der offiziellen Lesart folgend soll die CEVA den Herausforderungen der Stadtentwicklung begegnen und einige Stadtquartiere „metamorphosieren“. Dies kommt bislang unattraktiven Gebieten in den Quartieren Pont-Rouge, La Praille und Bachet zu Gute. Was dies allerdings für das städtebaulich sehr einheitliche Quartier von Eaux-Vives mit seinen an Paris gemahnenen „fin de siècle“-Wohnhäusern heisst, wird



Um die Pendler wirklich auf die Bahn zu bringen, sind grosszügige und kostengünstige P+R-Anlagen in Frankreich nötig.

Dazu kommen die TER-Züge der SNCF nach Lyon und Grenoble – Valence ohne weitere Halte in der Schweiz. Erst nach dem Bau (bis 2030) von zwei unterirdischen Gleisen in Cornavin für die Fernzüge zum Flughafen werden Gleise für eine durchgehende S-Bahn von La Plaine bis Versoix frei gemacht. Dannzumal soll im Raum Châtelaine eine Haltestelle für das dortige Quartier gebaut werden. Zum S-Bahn-Netz gehört auch die SNCF-Linie am Fuss des Salève zwischen Annemasse und Bellegarde, welche zudem von TGV-Zügen aus Paris nach Evian und St-Gervais befahren wird.

Für den Betrieb des „Léman Express“ haben SBB (60%) und SNCF (40%) eine gemeinsame Tochter gegründet. 40 neue Triebzüge werden dafür bis 2019 beschafft. 23 davon sind die bekannten FLIRT von Stadler, 17 vom Typ Régiolis von Alstom. Erstere beschleunigen mit der Leistung von 2000 kW deutlich stärker (1.2 m/s^2) als die Alstom-Fahrzeuge (0.94 m/s^2 bei 1700 kW). Die erste Klasse findet sich bei den FLIRT am einen Zugende, beim Régiolis in der Zugmitte. Hingegen sind beide Kompositionen niederflurig, bieten genügend Raum für Kinderwagen, Velos und Rollstühle und je eine behindertengängige Toilette. Äusserlich sehen sich beide Züge sehr ähnlich und erhalten einen identischen Anstrich wie erste Typenbilder zeigen.

Noch bedeckt hält sich der Kanton Genf in Sachen Verknüpfung zwischen S-Bahn und Tram/Bus. Im Sommer 2017 soll der Aktionsplan 2019-23 mit verschiedenen Netzverbesserungen zu diesem Thema verabschiedet werden, so die kantonale ÖV-Behörde. Kurze Umstiegsmöglichkeiten zum Tram sind nur in Cornavin, Lancy-Pont-Rouge und Carouge-Bachet gegeben, allenfalls in Eaux-Vives, wie oben erwähnt. Das Busnetz der TPG wird bereits ab 2017 als vorgezogene Massnahme in Schritten an den „Léman Express“ angepasst. Um die Pendler wirklich auf die Bahn zu bringen, sind grosszügige und kostengünstige Park+Ride-Anlagen in

Frankreich nötig. Davon höre man noch kaum etwas und zudem seien die Savoyards mit einer breiten Informationskampagne für die Vorzüge der S-Bahn zu sensibilisieren, äusserte sich Alain Barbey, der Koordinator der SBB für die Suisse Romande, im November 2016. Ziemliches Bauchweh bereitet ihm aber ein anderer Baubeschluss: Die Tramlinie 12, welche heute am Zoll in Moillesulaz endet, soll wieder – wie vor 70 Jahren – bis Annemasse verkehren, parallel zur CEVA, finanziert durch einen bestimmten Anteil der Quellensteuer der französischen Pendler. Der Bau sei auf gutem Wege, dieser Pendlerfonds verfüge über die nötigen Mittel und beschlossen darüber werde in Frankreich. Mehr Nutzen würde die Verlängerung der Tramlinie 18 vom CERN nach St-Genis (im Richtplan vorgesehen) oder der Linie 15 von Nations nach Ferney-Voltaire bringen. Beide Ortschaften liegen im Pays de Gex, nördlich von Genf weitab von den Haltepunkten des „Léman Express“.

Eines ist sicher: Der „Léman Express“ wird zu einem Umsteigen auf den ÖV führen, falls im Stadtzentrum Parkplätze wegfallen und diese an den Aussenbahnhöfen in ausreichender Zahl geschaffen werden. Allerdings ist damit zu rechnen, dass sich genauso wie bei den S-Bahnen in Zürich, St. Gallen, Bern, Luzern und Lausanne der Agglo-Perimeter deutlich ausdehnen wird und die Zersiedelung der Landschaft unaufhaltsam weitergeht.

sich erst nach einigen Jahren zeigen. Das Naturkundemuseum Genf wird hier quasi über den Gleisen einen Neubau beziehen. Jedenfalls sind Fussgängerzonen, „espaces verts“ und neue Wohnzonen – in Genf dringend nötig – sowie Geschäfts- und öffentliche Räume rund um die neuen Bahnhöfe vorgesehen. Bleibt nur zu hoffen, dass in Eaux-Vives die Schleife für Einsatzkurse der Tramlinie 12 vor dem Bahnhof überlebt und unmittelbaren Anschluss bietet. Die neue Bahnlinie soll einen wesentlichen Rückgang der Autopendler und des Parking-Chaos bringen. Hoffentlich steigen innerhalb der Stadt nicht nur bisherige Benutzer von Tram und Bus auf die schnellere S-Bahn um, wie dies in Zürich mit der Durchmesserlinie zu beobachten ist.

Le volet français des travaux CEVA (presque) sur les rails...

Réaménagement de 18 gares de Haute Savoie pour la fin 2019.

Sylvain Meillasson La future liaison internationale Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) progresse. La jonction entre les sections en souterrain suisse et française est intervenue le 23 septembre 2016. Elle se décline aussi sur territoire français par le biais de chantiers de modernisations concernant, soit les branches de l'étoile de Savoie, soit les gares de La Roche-sur-Foron et d'Annemasse. Cependant, certains aménagements pourtant nécessaires, n'ont pas encore été lancés.

La section à voie unique Annemasse – La Roche (1885, 16,9 km, 25 kV/50 Hz, 110 km/h) bénéficie de la mise en place d'un BAL (Block Automatique Lumineux), en remplacement du BMVU (Block Manuel de Voie Unique). L'opération, qui permettra d'augmenter la capacité de la ligne, implique la création d'un Poste tout Relais à Transit Souple Informatisé (PRSI) à Reignier. Cette création nécessite la réalisation d'un nouveau bâtiment, son équipement, les liaisons des supports de signalisation et de télécommunication. Ce PRSI sera télécommandé depuis le Poste de Commande à Distance (PCD) d'Annemasse déjà en charge de la ligne Longeray – Publier – Evian). Des travaux de voie et de caténaire sont également prévus.

Un nouveau quai et une nouvelle voie

En gare de Reignier, ils se traduisent par la suppression d'une voie de débord, le renouvellement d'une partie de l'évitement et la suppression de portiques souples. En ligne, des supports caténaires seront adaptés (rehaussement des feeders) au droit des futurs signaux. Les adaptations en gare de La Roche-sur-Foron portent sur la modification des installations assurant la transition entre le BAL et le BMVU. Ce système demeure utilisé sur les lignes en direction d'Annecy et de Sallanches. La mise en service de l'ensemble de ces installations interviendra fin 2018, simultanément aux opérations de CEVA modifiant le PCD d'Annemasse. Il n'y aura pas de phasage intermédiaire, ceci afin d'optimiser les coûts

du projet. Pour sa part, la gare d'Annemasse bénéficie de la création d'un nouveau quai (le N° 4) et d'une nouvelle voie (voie G) afin d'accueillir les trains suisses mono courants 15 kV/16,7 Hz. Son faisceau sera remanié, ses quais seront allongés et rehaussés alors qu'un passage souterrain (80 m de long pour 6 m de large) sera créé pour favoriser l'accès aux quais mais également permettre les échanges entre le quartier nord de la gare et le sud. Ces opérations relèvent d'un projet de nouvelle gare (Gare & Connexion) et Pôle d'Echange Multimodal (PEM) sous Maitrise d'Ouvrage d'Annemasse Agglo. Notons par ailleurs que sont attendus: le réaménagement de 18 gares de Haute Savoie d'ici fin 2019, conformément au calendrier CEVA, l'installation d'une radio sol-train GSM-R à l'horizon 2019-20, la suppression de trois PN sur les communes d'Etrembières et de Reignier.

Études de mise à double voie

En revanche, le doublement (partiel) de la section Reignier – La Roche n'est pas encore engagé, pas plus que la modernisation d'autres sections. L'évitement de Reignier permet en l'état les croisements. Le doublement de la voie ferrée, au-delà en direction de La Roche, apporterait plus de capacités et de souplesse à l'exploitation. Il a été inscrit au Contrat de Plan Etat Région. Le comité de pilotage, réuni le 14 juin 2016 par le Préfet de Haute-Savoie, a décidé d'engager les études de mise à double voie et de modernisation de certaines installations (voir ci-dessous). C'est seulement à l'issue de ces études, ou du moins lorsque celles-ci seront suffisamment avancées (fin 2017-courant 2018), que les aménagements à réaliser en priorité seront proposés. Cela vaut également pour la signalisation. Le remplacement du BMVU sur La Roche – Sallanches et La Roche – Annecy est à terme essentiel pour l'exploitation du futur RER transfrontalier. Il en va de même pour la mise en place d'un réseau de télécommunications moderne, couvrant l'ensemble de l'étoile de Savoie. Cependant, afin d'accompagner l'augmentation du plan de transport, deux

évitements supplémentaires vont être réactivés à Pringy et à St Pierre en Faucigny. Par ailleurs, des travaux de rénovation (dits de phase 2 et inscrits au CPER pour quelques 28 millions Euro) de la ligne La Roche – Le Fayet doivent intervenir en 2018. Ils permettront notamment d'éviter l'abaissement de la vitesse sur certaines sections.

Liaisons directes

Parallèlement, le comité de pilotage du 14 juin 2016 a été l'occasion de présenter différents tracés pour le raccordement d'Etrembières. Il n'a cependant pas été donné de suite à ces études, pour l'instant. Ce raccordement (prévu depuis fort longtemps) vise à connecter les sections Longeray – Annemasse et Annemasse – La Roche-sur-Foron. Il permettrait des liaisons directes (sans rebroussement à Annemasse) de et vers la Vallée de l'Arve et serait d'un grand apport à un éventuel TGV Paris – Le Fayet.

Die schweizerischen und französischen Baustellen der CEVA-Bahnlinie sind zusammengewachsen: Durchschlagsfeier am 23. September 2016 im unterquerenden Tagbautunnel.
Bild: SBB



Der französische Abschnitt ist (fast) aufgegleist

Umfangreiche Arbeiten in Annemasse mit neuen Perrons und einer neuen Unterführung.

Sylvain Meillasson Die künftige Linie Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse nimmt immer mehr Form an. Der unterirdische Anschluss des französischen an den schweizerischen Teil fand am 23. September 2016 statt. Baustellen zur Modernisierung sind auf anderswo auf der französischen Seite sichtbar, einerseits auf der Linie Aix-les-Bains – Rumilly – Annecy – Evires - La Roche-sur-Foron, andererseits in den Bahnhöfen von La Roche-sur-Foron und Annemasse. Andere nötige Anpassungen sind aber noch nicht in Angriff genommen worden.

Die einspurige Strecke Annemasse – La Roche-sur-Foron erhält einen neuen automatischen Block. Dazu wird in Reignier ein neues Stellwerkgebäude gebaut. Die Anlage wird von Annemasse aus fernbedient. Gleis- und Oberleitungsarbeiten sind ebenfalls vorgesehen. In La Roche-sur-Foron werden Veränderungen nötig, weil die von dort ausgehenden Linien Richtung Annecy und Sallanches weiterhin manuell bedient werden. Diese Arbeiten sollen Ende 2018 fertig sein.

Im Bahnhof von Annemasse werden ein neues Perron samt dazugehörigem neuem Gleis für die schweizerischen Züge mit Einphasenwechselstrom sowie eine neue Unterführung gebaut. Die 80 Meter lange und 6 Meter breite Unterführung verbessert nicht nur den Zugang zu den Perrons, sondern vereinfacht auch die Verbindung der Quartiere nördlich und südlich des Bahnhofs. Bis Ende 2019 sollen 18 Bahnhöfe in Hochsavoyen neu gestaltet werden, die Empfangsqualität in den Zügen verbessert und drei Niveauübergänge eliminiert werden.

Direktverbindungen ohne Spitzkehre

Dagegen wurden die neue partielle Doppelspur zwischen Reignier und La Roche-sur-Foron und andere Erneuerungen noch nicht in Angriff genommen. Die Doppelspur sollte eine verbesserte Pünktlichkeit bringen. In einem Vertrag vom 14. Juni 2016 wurden nun zumindest die Studien zu diesen Abschnitten definiert, so dass vermutlich 2018 ein Zeitplan für die Realisierung der fehlenden Stücke vorliegt. Schliesslich muss

die Signalisation sowie die gesamte Telekommunikation so erneuert werden, dass die zukünftigen grenzüberschreitenden S-Bahn-Linien überhaupt möglich werden. Zwei Ausweichstellen werden reaktiviert und die Teilstrecke von La Roche-sur-Foron bis Le Fayet wird so renoviert, dass an gewissen Stellen keine Geschwindigkeitsreduktionen eingeführt werden müssen.

An der Veranstaltung vom 14. Juni 2016 wurden auch Optionen zur Streckenführung im Raum Etrembières vorgestellt, aber noch keine Studien in Auftrag gegeben. Das Zusammenführen der Abschnitte Longeray – Annemasse und Annemasse – La Roche-sur-Foron würde Direktverbindungen ohne Spitzkehre in Annemasse ermöglichen, also zum Beispiel einen TGV von Paris nach Le Fayet (Ausgangspunkt nach Megève, Chamonix und in weitere Skigebiete).

(gekürzte Übersetzung des Originaltextes von Andreas Theiler)



Tarification: des avancées

La mise en service du Léman Express nécessite (aussi) de parvenir à s'entendre sur le plan de la tarification. La démarche n'est pas forcément aisée, vu le nombre d'acteurs en présence et les écarts tarifaires existant entre la Suisse et la France. Mais le dossier avance – une réunion se tenait le 3 février dernier à Annemasse à cet effet – et des grands principes ont déjà été actés. Même si de nombreux points sont encore à régler, le concept général qui a été arrêté, est celui que tout voyage ne nécessitera, de bout en bout, qu'un seul billet. Cela requiert l'application de deux principes: celui d'un module Abonnement (Zone – Parcours – Zone) et celui de la répartition. Pour la distribution, Suisses et Français se sont entendus sur le développement exclusif de deux supports (SwissPass et OÙRA!) et sur l'intégration des évolutions potentielles de zonage. Par ailleurs, l'obligation de contrôle des deux supports pour tout binôme Autorité Organisatrice – entreprises de transports a été décidée. Enfin, les objectifs généraux de gouvernance ont été

validés alors que l'étude des structures et réglementations à mettre en place a été mandatée.

Fortschritte bei der Tarifgestaltung

Die Inbetriebnahme des „Léman Express“ bedeutet auch, sich bei der Tarifgestaltung zu finden. Kein einfaches Unterfangen bei der Anzahl Akteure und den beträchtlichen Unterschieden zwischen der Schweiz und Frankreich. Aber die Dinge bewegen sich: am 3. Februar wurde eine gemeinsame Sitzung in Annemasse abgehalten, und die grobe Stossrichtung ist unterdessen klar. Viele Details sind zwar noch zu regeln, aber die grosse Leitlinie ist, dass jede Reise nur einen einzigen Fahrausweis benötigt. Das bedingt Einigkeit in zwei Punkten: Ein Modulabonnement umfasst Zone–Strecke–Zone, und die Aufteilung der Erträge muss transparent sein. Für die Distribution verlassen sich die Schweiz auf den SwissPass und Frankreich auf „OùRA!“, und eine eventuelle Weiterentwicklung der Zonen soll in das Produkt beidseits der Grenze integriert werden.

Bahnhof Basel SBB: Passerelle ohne Toiletten

Seit Jahren gibt es sie nun schon, die Passerelle über den Geleisen am Basler Bahnhof SBB. Seit Jahren fehlen Toiletten. Die Passerellen-Restaurant-Betreiber müssen wohl nicht nur zehnmals täglich die Frage hören, „wo haben sie die Toilette?“. Der neue Restaurant-Betreiber von „Fish und Chips“, das Ende Februar 2017 neu eröffnete, tut wohl gut daran, jetzt schon eine Baustellen-Toilette als Notlösung und in Dauermiete für seine Gäste (und Angestellten) zu reservieren. Eine Toilette im Restaurant ist kein Luxus, sondern Mindeststandard, damit das Verweilen nicht zum Verdruss wird. Andernfalls müssten wir uns in Basel vor internationalen Gästen und Touristen weiterhin für diesen wichtigen sanitären Mangel tüchtig schämen! Beim Bau durch die SBB-Verantwortlichen wurde damals wohl nicht viel überlegt.

Marcus Stoercklé jun., Basel

Nachteile für Velofahrer

*Angebot weniger attraktiv:
Anmerkungen zum neuen Fahrplan am Gotthard*

Grosso modo kann man sagen, dass die SBB mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels von Zürich HB aus massiv den internationalen Verkehr Richtung Italien (EC-Züge mit ETR 610) verbessern. Und zwar auf Kosten des Tourismusverkehrs in die Gotthard-Region. Von Luzern aus ist es gerade umgekehrt, wie man kürzlich auch den Medien entnehmen konnte. Erlauben Sie mir als einer, der diese Region viel besucht, dies zu begründen:

Ich bin, wie viele andere auch, seit Jahren ein engagierter Velofahrer insbesondere in der Gotthardregion mit den vielen Alpenpässen. Der beste Zug, um diese Region aus Zürich frühzeitig zu erreichen, war der IR, Abfahrt im HB um 6.09 Uhr. Dieser Zug erlaubte eine frühe Ankunft in Andermatt um 8.00 Uhr und wurde von Velofahrern auch rege benutzt. Im neuen Gotthard-Fahrplan 2017 wurde dieser Zug wie auch der ICN um 7.09 Uhr ersatzlos gestrichen und durch zwei mit Veloverbot belegte EC ersetzt. Gemäss neuem Fahrplan kommt man mit Abfahrt um 6.35 Uhr ab Zürich HB frühestens um 9.09 Uhr in Andermatt an, was im Sommerhalbjahr doch recht spät ist. Unkomfortabel mit mehrmaligem Umsteigen in Zug, Erstfeld (mit Anschlussbruch) und Göschenen.



Wo geht es bitte zum WC?

Bild: G. Lob

Die erwähnten und neu gestrichenen Frühzüge wurden auch von den übrigen Gotthard-Touristen rege benützt, was dazu führte, dass der ICN um 7.09 Uhr meistens als Doppeltraktion eingesetzt wurde. Die Folge wird sein, dass diese Touristen mit Bergschuhen, Rucksäcken, Ski bzw. Seil und Pickel die beiden EC-Frühzüge um 6.09 und 7.09 Uhr stürmen, die weniger Sitzplätze als die ICN haben und vom Platzangebot dafür gar nicht geeignet sind.

Daraus leitete sich mein Vorschlag ab, den ich den SBB unterbreitete. Es muss doch auch im Interesse der SBB sein, diese Touristen an den EC-Zügen in einem Bypass vorbeizuschleusen. Die IR Zürich – Luzern, velotaugliche Doppelstöcker mit viel grösserem Platzangebot, Abfahrt um 6.04 bzw. 7.04 Uhr in Zürich HB, passieren um ca. 6.35–6.40 bzw. 7.35–7.40 Uhr den Bahnhof Rotkreuz. In der Gegenrichtung fahren ab Luzern um 6.18 bzw. 7.18 Uhr ebenfalls velotaugliche IR Richtung Erstfeld, die den Anschluss Richtung Gotthard sicherstellen. Diese passieren den Bahnhof Rotkreuz um die gleiche

Zeit wie die Zürcher IR. Würden im Bahnhof Rotkreuz beide IR anhalten, was aktuell nicht vorgesehen ist, hätte man eine ideale Umsteigemöglichkeit und wäre komfortabler und viel früher in Andermatt.

Der Vorschlag wurde von den SBB, wie ich vermutete, mit angeblich fahrplantechnischen Gründen abgelehnt. Was ich einfach nicht glauben kann, denn es gibt schon einige IR auf dieser Linie, die zusätzlich in Baar und Rotkreuz anhalten. Natürlich muss der Luzerner IR nach Erstfeld in Arth-Goldau den Anschluss zum EC/IC aus Zürich sicherstellen. Mit einem zusätzlichen Halt in Rotkreuz müsste dieser in Luzern etwas früher abfahren, was meines Erachtens bei einer jetzigen Standzeit von 13 Min. im Bahnhof Luzern möglich erscheint.

Urs Michel, Wila ZH

„Situazione non è stata peggiorata“

*Zum Artikel „Tarifverbund Arcobaleno“ (InfoForum 4/2016)
kam vom von der Comunità tariffale folgende Präzisierung:*

La situazione non è stata peggiorata, tutti i distributori di biglietti sui quali è stata prevista la possibilità di pagare con carta di credito all'atto della loro installazione prevedono tutt'ora tale possibilità. Per quanto concerne i nuovi distributori di biglietti, le imprese di trasporto hanno definito, in base alla frequentazione della fermata, se installare o meno il terminale per il pagamento con carta di credito. Tutti i distributori di biglietti Arcobaleno che vendono anche titoli di trasporto del Servizio diretto (ad es. lungo le linee ferroviarie Lugano–Ponte Tresa e Locarno–Camedo) sono del resto dotati del modulo in questione.

Tutti i distributori di biglietti Arcobaleno oltre al pagamento in contanti offrono la possibilità di pagare con Ape card – una tessera prepagata – tutti i biglietti Arcobaleno. Ape card è ottenibile presso gli sportelli di vendita, i distributori di biglietti e tramite i conducenti di bus, quando si trova esposto il simbolo “punto vendita Ape card”. All'atto della prima emissione è richiesto il versamento di una tassa di CHF 5.-. Caricando la propria Ape card si ottiene inoltre un plusvalore di ricarica che permette di risparmiare fino al 14% sull'acquisto dei biglietti.

Monica Brancato Gliozzi, Comunità tariffale Arcobaleno, 6501 Bellinzona

“Bisognerà prima di tutto dare ascolto alle singole persone che usano il trasporto pubblico”

Intervista a Fabio Canevascini, il nuovo presidente dell'Associazione utenti dei trasporti pubblici (Astuti).

Edy Bernasconi L'Astuti (Associazione ticinese utenti dei trasporti pubblici), sezione di Pro Bahn della Svizzera italiana, ha un nuovo presidente: l'ingegner Fabio Canevascini di Balerna. Quarantotto anni, attivo per più di un decennio alle dipendenze di Alptransit, Canevascini è di lingua madre sia italiana sia tedesca, un fattore importante con Berna. Come di sicuro aiuto è la sua esperienza politica: municipale nel suo comune per il gruppo PS Balerna Futura, è stato membro del parlamento cantonale dal 2010 al 2015.

Cosa lo ha spinto a raccogliere questa nuova sfida al di là del fatto che è un assiduo utilizzatore dei mezzi pubblici?

Sì, è vero: sono da sempre un fedele utente dei mezzi di trasporto pubblico. Per esigenze professionali ne sono stato veramente un assiduo frequentatore e ho potuto conoscere molte necessità dei passeggeri. Sono d'altronde stato per diverso tempo in possesso di un abbonamento generale, soprattutto quando i suoi costi erano più accessibili. Ho visto tutti gli angoli della Svizzera proprio grazie ai mezzi collettivi, confrontandomi costantemente con la qualità del trasporto pubblico.

Pensa ci siano dei miglioramenti necessari sulla nostra rete ticinese?

Certo, in Ticino sul fronte dei collegamenti pubblici servono miglioramenti e un potenziamento ispirandosi a quanto fatto ormai da anni in molti Cantoni della Svizzera tedesca. Non è mai bello fare dei confronti, ma quando si ha un buon esempio è giusto ispirarsi a esso, malgrado che la morfologia del territorio non favorisca la Svizzera italiana, in particolare le aree periferiche.

Come mai ha deciso di mettersi in gioco?

Per diversi anni ho partecipato alle riunioni di Astuti seguendone il lavoro e le sue prese di posizione. Mi sono interessati da subito i temi e penso di aver dato anche qualcosa all'associazione. Ho quindi accettato di raccogliere la sfida della presidenza, un incarico che svolgo volentieri senza nessuna necessità di "attaccarmi al cadregghino". Potrebbe anche essere un mandato breve durante il quale traghettare Astuti verso nuove prospettive.



Fabio Canevascini: „Ho visto tutti gli angoli della Svizzera grazie ai mezzi collettivi“.

Bild: zVg

Proprio la questione dei soci è impellente...

Quello di reclutare un maggior numero di membri è un argomento spinoso da tempo. È vero, Astuti conta veramente pochi soci nonostante il lavoro molto importante che svolge da anni per gli utenti dei mezzi pubblici. Penso che un modo per ampliare la nostra base sia quello di marcare regolare presenza nel territorio attraverso la promozione di iniziative ad esempio conducendo campagne informative. Essenziale è poi la scelta dei temi. In questo senso dobbiamo tenere occhi e orecchie costantemente aperti sui problemi sollevati dagli utenti cercando di farci interpreti dei bisogni delle persone verso le aziende di trasporto nella ricerca di soluzioni a questi problemi. Devo però dire che a livello cantonale, nonostante il numero limitato di soci, la nostra associazione è già molto ascoltata ed è interpellata spesso dalle imprese di trasporto.

In Ticino, come nel resto della Svizzera, è pure presente l'Associazione traffico e ambiente (Ata) che persegue obiettivi e affronta temi simili a quelli che sono

al centro dell'attività di Astuti anche se, forse, con prospettive diverse. Non sarebbe necessaria una più intensa collaborazione?

Io stesso faccio parte del comitato della sezione ticinese di Ata. Certo con l'Associazione traffico e ambiente bisogna avere una buona collaborazione come d'altra parte con altre associazioni presenti sul territorio e che mirano a scopi convergenti con i nostri.

Quali sono i temi principali sui quali Astuti intende concentrare i suoi sforzi nell'immediato?

Come ho già detto bisognerà prima di tutto dare ascolto alle singole persone che usano il trasporto pubblico per capire se si possono trovare delle risposte parlando con le aziende. Andando più nel concreto tra le realtà da seguire citerei l'implementazione di Alptransit con le sue ricadute in particolare sul traffico regionale, il decollo della Mendrisio-Stabio-Varese e, ancora, il futuro della linea storica del Gottardo.

Deutsche Übersetzung des Interviews auf Seite 22 >>>

„Den Fahrgästen Gehör verschaffen“

Interview mit Fabio Canevascini, dem neuen Präsidenten der Tessiner Sektion von Pro Bahn

Edy Bernasconi Die Tessiner Sektion von Pro Bahn (Astuti) hat einen neuen Präsidenten: Fabio Canevascini aus Balerna. Der 48-jährige Tessiner ist zweisprachig (Italienisch/Deutsch) und seit mehr als 10 Jahre für die AlpTransit Gotthard AG als Ingenieur tätig. Er ist Mitglied der Gemeindeexekutive in Balerna für die Gruppe PS Balerna Futura und war von 2010 bis 2015 Grossrat. Es folgt eine gekürzte deutsche Version des italienischsprachigen Originalinterviews.



Fabio Canevascini: Mit dem öV alle Winkel der Schweiz bereist. Bild: zVg

nur kurz, um mit Astuti zu neuen Ufern aufzubrechen.

Ein Problem ist der Mangel an aktiven Mitgliedern...

Das ist schon lange ein ernsthaftes Problem. Unsere Sektion hat wirklich sehr wenige Mitglieder, obwohl wir seit Jahren einen wichtigen Beitrag für die öV-Teilnehmer leisten. Wir müssen wohl die Informationskampagnen und unsere Präsenz intensivieren. Wichtig ist natürlich die Wahl der Themen. Und wir müssen darauf achten,

das wir die Sorgen und Anliegen der Fahrgäste mitbekommen und diese gegenüber den Verkehrsbetrieben vertreten können, aber auch an der Lösung der Probleme mitarbeiten. Gleichwohl will ich betonen, dass wir auf kantonaler Ebene schon viel Gehör finden, auch wenn die Anzahl unserer Mitglieder bescheiden ist.

Im Tessin, wie auch in der restlichen Schweiz, verfolgt der Verkehrsclub VCS ähnliche Ziele wie unser Verein. Ist eine verstärkte Zusammenarbeit nötig?

Ich bin auch Mitglied im Vorstand der kantonalen VCS-Sektion. Natürlich muss die Zusammenarbeit gut sein, genauso wie mit anderen Vereinen, die unsere Ziele teilen.

Welche Prioritäten gibt es für die Tessiner PBS-Sektion?

Wir wollen – wie gesagt – das Sprachrohr der öV-Nutzer im Tessin sein und mit den Verkehrsbetrieben in Kontakt stehen. Konkret wird es in nächster Zeit um AlpTransit und die Auswirkungen auf den Regionalverkehr gehen, die Inbetriebnahme der Verbindung Mendrisio-Stabio-Varese und natürlich um die Zukunft der Gotthard-Panoramastrecke.

(Aus dem Italienischen: Gerhard Lob)

Nutzen Sie selbst viel die öffentlichen Verkehrsmittel?

Ich bin ein treuer Nutzer dieser Verkehrsmittel. Schon aus beruflichen Gründen bin ich viel mit dem öV unterwegs. Und ich konnte aus erster Hand erleben, was den Fahrgästen unter den Nägeln brennt. Ich hatte übrigens lange ein GA, als die Kosten für ein solches Abo erschwinglicher waren. Ich habe alle Winkel der Schweiz mit dem öV besucht.

Gibt es Möglichkeiten, das öV-Netz im Tessin zu verbessern?

Mit Sicherheit. Es braucht im Tessin unbedingt Verbesserungen. Und man sollte sich daran orientieren, was in vielen Kantonen der Deutschschweiz längst gang und gäbe ist. Einerseits sollte man nicht immer Vergleiche machen, aber wenn es ein gutes Beispiel gibt, sollte man sich daran orientieren, auch wenn die Morphologie unseres Territoriums wenig vorteilhaft ist, insbesondere für die Randgebiete.

Warum nehmen Sie diese neue Herausforderung an?

Ich habe schon an den Astuti-Vorstandssitzungen teilgenommen und an Stellungnahmen mitgearbeitet. Ich hoffe, schon einen positiven Beitrag geleistet zu haben. Darum habe ich nun auch den Vorschlag angenommen, Präsident zu werden. Aber ich will betonen: Ich bin kein Sesselkleber. Vielleicht dauert dieses Mandat auch

Gönnermitglieder

BERN MOBIL

bis
Besser unterwegs.

SIEMENS

Kummler+Matter

S-V
Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SOB SÜDOSTBAHN

aare seeland mobil

MEV
Independent Railway Services
HSB Gruppe

BDWM

Implenia

VBZ Züri Linie

SWISSRAIL
Industry Association

Gemeinden

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

Mitgliederversammlung der Sektion Zürich

Die Mitgliederversammlung der Sektion Zürich findet am Freitag, 31. März 2017 um 18.00 Uhr in der Lokremise 1 des DVZO in Uster statt. Neben den normalen Geschäften stehen auch Wahlen des Vorstandes auf der Traktandenliste. Die Abnahme der Jahresrechnung 2016 sowie das Budget 2017 sind ebenfalls Bestandteil der Versammlung. Zudem müssen wir nach acht Amtsjahren unseren Präsidenten verabschieden, welcher das Präsidium aus gesundheitlichen Gründen aufgeben muss. Urs Schaffer wurde 2008 in Uster zum Präsidenten gewählt und sein Wunsch war es, auch wieder in Uster in den Ruhestand als Präsident zu treten. Der Jahresbericht des Präsidenten ist auf dem Internet unter www.pro-bahn.ch verfügbar. Das Protokoll der letzten Mitgliederversammlung kann beim Präsidenten angefordert werden. Die Mitgliederversammlung schliesst mit einem Imbiss und gemütlichem Beisammensein. Anmeldungen sind bis am 15. März 2017 an das Sekretariat der Sektion Zürich zu senden: Herr Andreas Keller, Flüelastrasse 15, 8048 Zürich oder per E-Mail: oev.keller@bluewin.ch

Besuch bei den Transports publics fribourgeois (TPG)

Am Freitag, 28. April 2017, organisiert die Sektion Zürich eine Besichtigung der TPF-Hauptwerkstätte in Planchy bei Bulle (ehemals GFM-Werkstätte). Die Hauptwerkstätte führt nicht nur den ordentlichen Unterhalt des gesamten Rollmaterials (Normalspur/Wechselstrom und Schmalspur/Gleichstrom), sondern auch Umbauten aus. Das Programm ist so gestaltet, dass es ab/nach allen Bahnhöfen eine gemütliche An- sowie Rückreise erlaubt. Umwege, zum Beispiel via Spiez – Zweisimmen – Montbovon, sind auch möglich. Die späteste direkte Verbindungen ist

20. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

Samstag 22. April 2017 im Hotel Sternen in Brienz

Treffpunkt / Ablauf: 09:30 Eintreffen der DV-Teilnehmenden zu Kaffee und Gipfeli
10:15 Surprise
11:00 DV-statuarischer Teil
11:45 Apéro
12:15 Mittagessen
14:00 Fachvorträge
15:30 Schluss

Möglichkeit mit dem Schiff ab Brienz Dorf nach Interlaken zu fahren.

Mitglieder von Pro Bahn Schweiz sind an der Delegiertenversammlung willkommen. Stimm-, Wahl- und Antragsrecht haben die von den Sektionen nominierten Delegierten. Die Reisekosten gehen zu Lasten der Teilnehmer. Für das Mittagessen wird für Nicht-Delegierte ein Unkostenbeitrag von 30 Franken erhoben.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir um Anmeldung bis am 1. April.



Ich nehme an der 20. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz vom 22. April 2017 in Brienz teil:

mit Mittagessen

ohne Mittagessen

Zustellung der Anmeldung bis am 01. April 2017 an:

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

Name _____ Vorname _____

Adresse _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____

diejenige ab Zürich HB um 10.32 Uhr (IC), Freiburg an 11.55 Uhr, Freiburg ab 12.04 Uhr (RE nach Bulle), Bulle an 12.42 Uhr. Weiterfahrt um 12.50 Uhr ab Bulle mit einem Extrazug mit dem „Retro-Speisewagen“ (WR) nach Planchy. Die Fahrt dauert 4 bis 5 Minuten und das Mittagessen (Fondue) wird uns im stehenden WR auf den Geleisen der Werkstätte serviert. Die eigentliche Besichtigung der Anlagen ist zwischen 14.20 und 15.40 Uhr eingeplant, wobei eine gewisse Flexibilität besteht. Rückfahrt ab Planchy um 16.02 Uhr mit Linienbus nach Bulle.

Kosten: Pro Bahn übernimmt die Kosten für den Extrazug (inkl. Fondue, allerdings ohne Getränke). Reise, Getränke und sonstige Spesen gehen zu Lasten der Teilnehmer.

Bitte nur schriftliche Anmeldungen bis spätestens am 12.4.2017 an: Régis Maget
Affolternstrasse 81, 8050 Zürich, E-Mail: regis.maget@bluewin.ch

Fax (nur zwischen 7 und 18 Uhr): 044 313 09 53. Es erfolgt keine Bestätigung. Nur bei einer Absage (ungenügende Teilnahme) werden die Teilnehmer benachrichtigt.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident
Pro Bahn NWCH, 4000 Basel
T 061 421 31 80
willi.rehmann@bluewin.ch

TICINO ASTUTI

Fabio Canevascini, Presidente
Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna
T 079 248 5014
fabio@fabiocanevascini.ch

ZÜRICH

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

ESPACE MITTELLAND

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

OSTSCHWEIZ

Dr. Benedikt Zeller, Präsident
Gusstrasse BK 425, 8884 Oberterzen
T 079 407 60 23
benedikt.zeller@gmx.net

ZENTRALSCHWEIZ

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



Die ersten
75
Jahre
1942 2017

VERBUNDEN

Mit unseren Kunden pflegen wir starke Partnerschaften. Sie dürfen auf Zuverlässigkeit, Präzision und erstklassigen Service zählen. Für Fahrgäste zahlt sich das in Reisekomfort und Pünktlichkeit aus.
www.stadlerrail.com

STADLER