

Bild: VöV

Mini-Revolution: Der neue SwissPass

Silbernes Jubiläum: 25 Jahre ZVV und S-Bahn Zürich
Was tun Sie im Zug? Die Gewinner des Schreibwettbewerbs

Schwerpunkt „SwissPass“ ab Seite 3



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Herausforderungen

Die Währungsschwankungen anfangs Jahr haben den Tourismus in der Schweiz durchgeschüttelt. Das Gespräch mit Maurus Lauber, dem Chef von Swiss Travel System, einer Gesellschaft zur Vermarktung der Leistungen des öffentlichen Verkehrs im Ausland, zeigt auf, wie sich die Branche dieser Herausforderung stellt.

Der Schweizer Pass war und ist ein begehrtes Dokument. Unter dem Namen SwissPass soll eine Universalkarte – ähnlich wie eine Kreditkarte – für den öffentlichen Verkehr entstehen. Auch hier eine Herausforderung, wo es gilt, die Akzeptanz der Kundschaft zu erreichen. Nicht zuletzt dank Interventionen von Pro Bahn Schweiz ist der SwissPass kundenfreundlicher geworden.

Mannigfaltige Herausforderungen hatte auch der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in der Vergangenheit zu bewältigen. Soeben hat der ZVV mit den Transportunternehmungen „silberne Hochzeit“ oder das 25-jährige Bestehen gefeiert. Zu diesem Jubiläum und dieser Erfolgsgeschichte darf gratuliert werden, was wir hier gerne tun.

F Défis

La disparition du taux plancher avec l'euro, au début de l'année, a bouleversé le tourisme helvétique. Dans un entretien, dans cette édition, avec Maurus Lauber, chef de Swiss Travel System, une entreprise spécialisée dans le marketing des transports publics à l'étranger, vous découvrirez comment ce secteur affronte le défi des taux de change.

Le passeport rouge à croix blanche a toujours été un document très prisé. Aujourd'hui, une sorte de carte de crédit, baptisée SwissPass, doit faire office de sésame universel donnant accès aux transports publics. Après quelques retouches pour en faciliter l'usage, grâce notamment, à Pro Rail, cette carte aura-t-elle le succès escompté? On peut l'espérer.

Le Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), soit le réseau des transports zurichois, qui vient de célébrer son 25e anniversaire, a lui aussi eu son lot de défis variés à surmonter. Un jubilé auquel nous rendons volontiers hommage ici.

I Traffico pubblico e sfide

Le oscillazioni euro franco verificatesi dall'inizio anno ha profondamente toccato il settore turistico. Maurus Lauber, responsabile di Swiss Travel System, società che si occupa del marketing dei trasporti pubblici svizzeri presso un pubblico estero, ci spiega nel corso di un colloquio avuto con la nostra rivista come il settore affronta questa sfida.

Il passaporto svizzero era ed è un documento molto ambito. La nuova carta universale per i trasporti pubblici, simile ad una carta di credito, è stata battezzata SwissPass. La sfida con cui si confronterà questo prodotto sarà quella della conquista della fiducia e del gradimento della clientela. Pro Bahn ha fornito il suo contributo per rendere la carta SwissPass di facile utilizzo.

Anche il Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ha fatto fronte ad importanti sfide che ha superato con successo tanto che recentemente ha festeggiato il suo venticinquesimo anniversario.

Per questo importante traguardo desideriamo fare al ZVV le nostre congratulazioni!

Inhalt

Schwerpunkt SwissPass

Was der SwissPass alles kann.....	3
Rabattkarte für Auslandsfahrten	4
Interview mit VöV-Chef Ueli Stückelberger	5
Interview mit Projektleiter Bernd Nagel.....	6

Aktuell

Zur grossen Fahrplanumstellung 2015/16	7
ÖV-Angebot für ausländische Touristen:	
STS-Chef Maurus Lauber im Interview.....	8-9
Silbernes Jubiläum: 25 Jahre ZVV	10-11
Schiensuizid: Thematisiertes Tabuthema	12
10 Jahre S-Bahn Zentralschweiz	13
Nachrichten aus der öv-Welt.....	14
Entwicklungen in der Ostschweiz	15
TGV-Est mit Auswirkungen auf die Schweiz ...	16

ÖVerreisen

Die Bahnwelt in Riga/Lettland	17
-------------------------------------	----

Briefe/Zuschriften

Heftige Debatten um Gotthard-Bergstrecke und Zimmerbergtunnel light	18-19
---	-------

Schreibwettbewerb

Was tun Sie im Zug? Die Beiträge und die Gewinner	20-22
---	-------

Pro Bahn intern

Sektionen Zentralschweiz und Tessin sorgen sich um Gotthard-Bergstrecke.....	22
Bericht von der Pro-Bahn-DV in Basel	23

Frontbild: Der neue SwissPass (VöV)

Impressum

InfoForum 2/2015, Versand: 12. Juni 2015

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, info@pro-bahn.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Mitarbeit Pro Bahn: Roland Arnet, Jean-Pierre Baebi, Romeo Degiacomi, Edwin Dutler, André Guillaume, Kurt Metz, Hans Schärer, Urs Schaffer, Kurt Schreiber, Andreas Theiler

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 91
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.bernet@bluewin.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2015, Versand: 10. September 2015
Schwerpunkt: ÖV auf der Strasse
Inserate- und Redaktionsschluss 19. August 2015
InfoForum 4/2015, Versand: 10. Dezember 2015
Schwerpunkt: So schnell wie möglich oder nötig?
Inserate- und Redaktionsschluss: 18. November 2015



Im gesamten öV – auch auf Schiffen – wird die Gültigkeit der Abos ab August elektronisch kontrolliert.

Bild: VöV

Von der blauen in die rote Welt

Wer ein Generalabo oder ein Halbtax besitzt, wird ab August die neue Chipkarte SwissPass erhalten. Auf Wunsch wird das Abo nicht automatisch verlängert.

Gerhard Lob Lange ist darüber gesprochen worden. Jetzt wird es ernst. Ab dem 1. August erhalten alle, die neu ein GA oder Halbtax kaufen oder ihr Abo verlängern, statt des gewohnten blauen Kärtchens den roten SwissPass. „Wir gehen von der blauen in die rote öV-Welt“, sagte Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), als er im März den SwissPass im Rahmen einer Medienkonferenz in Bern öffentlich vorstellte. Seit dem 1. Juni sind erste Pionierkunden mit der neuen Chipkarte unterwegs.

Der SwissPass eröffnet neue Möglichkeiten: So können Kunden beispielsweise online einen Skipass kaufen und diesen auf die Karte laden oder ein Mietauto buchen. In Zukunft sollen auch die Abos von Verkehrsverbänden wie ZVV oder Libero auf den SwissPass geladen werden. Zunächst sollen ab Ende 2016 die ersten Westschweizer Verbundabos über den SwissPass erhältlich sein, die anderen folgen später.

Bei den Zusatzleistungen erscheint die Karte bei ihrer Einführung leistungsfähiger als im

eigentlichen öV-Kerngeschäft: Sieben Skigebiete und Bergbahnen sind bereits ab 1. August definitiv dabei, ebenso Mobility und PubliBike. Die Angebote sollen laufend ausgebaut und erweitert werden. Vorstellbar ist auch, dass Eintritte für Hallenbäder oder Zoos auf die Karte geladen werden können. Der SwissPass sei ein „Werkzeug“, so Jeannine Pilloud, Leiterin SBB Personenverkehr.

Kontrolle dauert länger

Durch den SwissPass ändert sich die Kontrolle in Zügen, Bussen oder auf Schiffen: Statt das Abonnement nur anzuschauen, muss es mit einem Gerät gescannt werden. Erst dann sieht das Kontrollpersonal, ob das GA oder Halbtax gültig ist. Denn auf dem SwissPass selbst sind nur ein Foto, Name, Geburtsdatum sowie eine unpersönliche Identifikationsnummer aufgedruckt – nicht jedoch die Art des Abos und die Dauer. Diese Informationen sind im RFID-Chip gespeichert, den die Karte enthält. Die Kontrolle eines GAs dauert künftig zwei bis drei Mal län-

ger, weil die Kunden ihre Karte dem Kontrollpersonal aushändigen müssen. Mit den neuen Geräten wird das Scannen von E-Tickets gleichzeitig aber schneller, so dass die Kontrollen zumindest laut SBB insgesamt gleich viel Zeit beanspruchen sollten. Manche Seilbahnen, welche das Halbtax anerkennen und künftig elektronisch kontrollieren müssen, befürchten aber, dass sich die Wartezeiten länger werden.

Die automatische Verlängerung des SwissPass hat zu heftigen Diskussionen geführt. Nach Kritik von Konsumentenschützern können die Abonnemente weiterhin auf ein Jahr begrenzt gekauft werden. Der Kunde könne beim Kauf am Schalter eine Laufzeitbeschränkung verlangen, teilten die SBB mit. Zudem würden alle Abonnenten 60 Tage vor der automatischen Verlängerung per Brief auf den möglichen Kündigungstermin aufmerksam gemacht. Gekündigt werden kann am Schalter, per Post, online oder per Telefon.

Die SBB kommen damit einer Forderung von verschiedenen Konsumentenorganisatio- >>>

Komplikationen bei Auslandsreise

Für öV-Kunden, die mit Halbtax oder GA in Deutschland oder Österreich unterwegs sind, braucht es künftig zusätzlich zum SwissPass eine internationale Rabattkarte – aus Papier in einem grösseren Format.

Gerhard Lob „Der SwissPass ist der Schlüssel für einen einfachen, kundenfreundlichen und zukunftsorientierten Zugang zum öffentlichen Verkehr der Schweiz“, heisst es in einer Werbeproschüre des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV). Zumindest in Bezug auf die Verwendung von GA und Halbtax im grenzüberschreitenden Verkehr ist diese Kundenfreundlichkeit aber nicht gegeben.

Wer mit einem Halbtax oder GA ein grenzüberschreitendes Billett nach Deutschland oder Österreich löst, erhält auf den ausländischen Fahrpreisanteil eine Reduktion von 25 Prozent. Dieser Preiserlass ist auf dem Ticket erwähnt. Bei der Billettkontrolle muss das Halbtax oder GA auch in Deutschland oder Österreich vorge-



wiesen werden. Nur: Die dortigen Kontrolleure verfügen über keine Geräte, welche den neuen elektronischen Pass lesen und damit der Gültigkeit von Halbtax oder GA kontrollieren könnten.

Die Lösung ist eine internationale Rabattkarte. Diese Rabattkarte muss man am Schalter in der Schweiz beziehen. Ein Bezug im Ausland ist nicht möglich. Die Rabattkarte ist für ein Jahr gültig und muss jeweils zusammen mit dem

SwissPass vorgezeigt werden. Vorerst wird die Rabattkarte in Form eines Papierbelegs ausgehändigt – sie sieht aus wie ein internationaler Fahrschein. „Wann und in welcher Form eine Weiterentwicklung stattfindet, ist noch offen“, teilte die SBB-Pressestelle mit.

Tatsache ist: Wer häufig im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs ist, muss neu statt einer Karte (GA oder Halbtax) eine Karte (SwissPass) plus einen Rabattschein dabei haben. Dies ist weniger kundenfreundlich als bisher. Die Praxis gilt auch im Nahverkehr, beispielsweise für Kunden, die mit einem Bus des Regio Verkehrsverbundes Lörrach (RVL) von Basel Badischer Bahnhof nach Weil am Rhein fahren und dank Halbtax von vergünstigten Tarifen profitieren.

>>> nen entgegen. Der SwissPass werde kundenfreundlicher, lobte das Konsumentenforum (kf) in einer Stellungnahme. Dieses hatte zuvor die automatische Vertragsverlängerung, die so genannten Roll-over-Verträge, kritisiert.

„Diejenigen, die sich dem Automatismus nicht unterziehen wollen, können dies nun elegant verhindern“, kommentierte kf-Geschäftsführer Michel Rudin. Es sei wichtig, dass Personen, die es trotz dem Schreiben der SBB versäumt hätten, ihre Aboverlängerung zu unterbinden, möglichst kulant behandelt würden. Laut SBB verlängern heute über 60 Prozent der Kundinnen und Kunden ihr GA oder Halbtax nahtlos.

Für die öV-Branche ist der SwissPass jedenfalls ein kleiner Schritt in die Zukunft. Es war nicht leicht, rund 240 Unternehmen des öffentlichen Verkehrs unter einen Hut zu bringen. Doch die Branche habe hier „ein Stück Einheitlichkeit“ geschaffen, meinte Stückelberger. Nötig waren auch einige Investitionen – die Kosten für den SwissPass belaufen sich insgesamt auf rund 61 Millionen Franken.

Der SwissPass erfüllt die Anforderungen des schweizerischen Datenschutzes, wie die Branchenvertreter betonen. Mit dem Chip sei keine Ortung möglich. Festgestellt werde, wann auf welcher Strecke kontrolliert werde, nicht aber,

wo der Kunde ein- und aussteige. Diese Daten werden 90 Tage gespeichert – für den Fall von Streitigkeiten.

BiBo als Zukunftsmusik

Der SwissPass kann auch gesperrt werden, wenn er gestohlen oder verloren wurde. Damit kann verhindert werden, dass gestohlene GA von Betrügern eingesetzt werden. „Heute sind relativ viele GA doppelt im Umlauf“, sagt Stückelberger. Das sei mit dem SwissPass nicht mehr möglich. Das auf dem SwissPass gespeicherte GA kann auch weiterhin hinterlegt werden – für mindestens fünf aufeinanderfolgende und höchstens 30 Tage pro Abojahr. Die Gebühr pro Hinterlegung eines GAs beträgt wie bisher 10 Franken

Ein System wie BiBo (be in, be out) einzuführen, bei dem ein Ticket automatisch beim Ein- und Aussteigen erfasst wird, ist derzeit schweizweit kein Thema. Bei Auslandsreisen rächt es sich, dass der SwissPass als ein rein internes System der Schweizer öV-Branche gedacht ist. Wer von Vergünstigungen dank Halbtax oder GA profitieren will, braucht zukünftig eine zusätzliche Rabattkarte (siehe weiteren Artikel).

Pro Bahn Schweiz beurteilte die schrittweise Einführung des SwissPass positiv. Negativ wurde in einer Medienmitteilung bewertet, dass die Verkehrsverbände erst später dazu kommen werden.



Lesegerät nötig: Ein Blick auf das GA reicht nicht mehr.

Bild: SBB

Infos im Internet:
www.sbb.ch > Abos & Billette > SwissPass

„Viele Kunden begrüßen die automatische Abo-Erneuerung“

VÖV-Direktor Ueli Stückelberger zum neuen SwissPass und seiner Vision eines harmonisierten Tarifsystems.

Interview: Gerhard Lob

Ist der SwissPass für die ÖV-Branche nur eine Art Cumulus-Karte oder bedeutet er doch mehr?

Ueli Stückelberger: Der SwissPass bedeutet für unsere Branche sehr viel. Er stellt einen ersten Schritt in Richtung E-Ticketing dar. Wir haben ein gemeinsames Kontrollsystem in der Branche. Das klingt vielleicht harmlos, ist aber ein grosser Schritt nach vorne. Der SwissPass ermöglicht viele weitere Schritte auf Unternehmensebene, aber auch für die Kundinnen und Kunden, damit möglichst viele Produkte der Mobilitätskette erfasst werden, das heisst auch Skipass oder Auto- und Velomiete.

Es erstaunt aber doch, dass ein Tagespass für ein Skigebiet auf dem SwissPass Platz findet, nicht aber eine öV-Tageskarte.

Viele Skigebiete sind technisch bereits entsprechend ausgerüstet. Es gibt etwa Drehkreuze, was es im öffentlichen Verkehr nicht gibt. Das sind eben grosse Herausforderungen. Wir müssen ein System haben, das vom kleinsten bis zum grössten Anbieter funktioniert. Mittelfristig ist es aber sicher eine Option, auch öV-Tageskarten auf dem SwissPass abzubilden.

Wir der SwissPass Ihrer Meinung nach den öffentlichen Verkehr beflügeln?

Ja. Es wird zwar keine Revolution geben. Aber wenn ich die Gesamtentwicklung sehe, können wir alle Angebote im Bereich der kombinierten Mobilität stärken, und das ist wichtig. Es gehört dann fast zum guten Ton, dass man einen SwissPass hat.

Die automatische Verlängerung des SwissPass nach einem Jahr wurde von vielen Seiten kritisiert. Tatsächlich haben Sie



Ueli Stückelberger ist seit April 2011 Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV). Bild: VÖV

reagiert und die Verlängerung ist nun auf Wunsch nicht automatisch. Hatten Sie den Widerstand unterschätzt?

Wir haben damit gerechnet, dass nicht alle Freude haben werden, denn es ist eine Veränderung – wenn auch nicht eine grosse –, die auf die öV-Kundinnen und Kunden zukommt. Hingegen darf aus der Tatsache, dass die Stiftung für Konsumentenschutz skeptisch gegenüber der automatischen Erneuerung eingestellt ist, nicht der Schluss gezogen werden, die Mehrheit der Kunden fände die Lösung schlecht. So erhalte ich persönlich viele Rückmeldungen, die die automatische Erneuerung explizit begrüßen. So erneuern schon heute weit mehr als die Hälfte der Kundinnen und Kunden ihre Abos nahtlos. Wir sind überzeugt, dass wir eine sehr kundenfreundliche Lösung gefunden haben.

Durch den SwissPass entfällt das Angebot eines vergünstigten Halbtax-Abos für eine Laufzeit von zwei oder drei Jahren. Warum eigentlich?

Ja. Mit dem Wechsel zu Dauerkunden werden die Preise des 1-Jahres-, 2-Jahres- und 3-Jahres-Halbtax angeglichen. Für die einen wird es etwas günstiger, für die anderen etwas teurer. Unter dem Strich ist diese Massnahme aber für die Kundinnen und Kunden kostenneutral.

Sie sprachen von einem ersten Schritt in Richtung E-Ticket. Wann werden die nächsten und vielleicht einschneidenderen Schritte kommen, beispielsweise auch ein Übergang zu BiBo (be in, be out)?

Wie die Entwicklung genau verlaufen wird, kann heute niemand genau sagen. Der SwissPass ermöglicht aber ein grosses Potential, das es zu nutzen gilt. Bevor über ein flächendeckendes „Be in, be out“ gesprochen wird, wäre eine genaue Analyse der Vor- und Nachteile zu machen. Dazu gehören auch Fragen der Kundenakzeptanz. Für mich ist dies noch ein sehr weiter Weg.

Wie sieht Ihre Vision für die öV-Landschaft in der Schweiz in 10 Jahren aus?

Der öV soll auch in Zukunft sehr attraktiv und bei den Kundinnen und Kunden beliebt sein. Wir sind da auf einem guten Weg. Handlungsbedarf sehe ich betreffend der verschiedenen Tarifsysteme: zwischen dem nationalen System und den verschiedenen Systemen der einzelnen Verbunde. Meine Vision ist es, dass wir für die Schweiz ein harmonisiertes Tarifsystem schaffen könnten mit den Vorteilen des nationalen Systems wie denjenigen der Verbunde.

So viel kostet das Halbtax

Mit der Einführung des SwissPass wird das Halbtax-Sortiment reduziert, indem die unterschiedlichen Geltungsdauern vereinheitlicht werden. Das Halbtax ist ab 1. August 2015 jeweils für ein Jahr gültig. Die 2-Jahres- bzw. 3-Jahres-Abos sind nicht mehr im Sortiment.

Im ersten Jahr des SwissPass (1. August 2015 bis 31. Juli 2016) profitieren die Kunden vom Einführungspreis von 165 Franken statt 185 Franken. Wird das Halbtaxabonnement im Folgejahr nahtlos erneuert, profitieren die Kunden von einem Treuerabatt von 20 Franken und bezahlen wiederum 165 Franken.

Kurz: 2015/16 sparen Kundinnen und Kunden 10 Franken gegenüber dem bisherigen 1-Jahres-Halbtax-Preis. Das 2-Jahres-Halbtax kostet gleich viel wie bisher. Die 3-Jahres-Halbtax-Kunden (bisher 450 Fr., d.h. 150 Fr./Jahr) zahlen ab der Einführung des SwissPass pro Jahr 15 Franken mehr als bisher.



SwissPass: Ohne aufgedrucktes Gültigkeitsdatum. Bild: SBB

„Das Potential dieser Karte ist enorm“

Laut SwissPass-Projektleiter Bernd Nagel ist das Anfangsangebot der neuen Karte bewusst eingeschränkt.

Interview: Gerhard Lob

Herr Nagel, was ist genau auf dem SwissPass gespeichert?

Auf dem SwissPass ist einzig und allein eine Identifikationsnummer gespeichert.

Und was lässt sich über diese Nummer erfahren?

Um etwas zu erfahren, braucht es ein Kontrollgerät, welches die Karte und damit die Nummer lesen kann. Auf Grund der gespeicherten Informationen ist dem Kontrollgerät zu entnehmen, welche Leistung mit dieser Karte verbunden ist, das heisst, ob ein gültiges GA oder Halbtax-Abonnement besteht.

Eine zentrale Leistung der öV-Anbieter, nämlich ein Ticket oder eine Tageskarte, kann nicht auf den SwissPass geladen werden.

Das ist richtig und ist so gewollt. Tickets werden erst in einem zweiten Schritt kommen.

Dann werden solche Daten auch im Hintergrundsystem gespeichert werden können, also beispielsweise eine Tageskarte. Auf dem SwissPass selbst wird dieses Ticket aber nicht gespeichert werden.

„Gleis 7“ ist praktisch ein GA für die Jugend nach 19 Uhr. Auch dieses kann nicht auf dem SwissPass gespeichert werden. Warum?

Auch dieses kommt erst in der zweiten Phase. Anfänglich haben wir das Angebot bewusst eingeschränkt, um einerseits die Kunden nicht zu überfordern und um die Prozesse unter den Transportunternehmungen gut einspielen zu können. Aber das Potential dieser roten Karte ist enorm.

Sie haben auch mit dem Datenschützer gesprochen. Was haben Sie vereinbart?

Einer der wichtigsten Punkte war die Tatsache, dass auf der Karte selbst keine Daten ge-

speichert werden. Das zweite wichtige Anliegen war, dass es keine Verbindung zwischen den Kontrolldaten und den für Marketing genutzten Kundendaten gibt.

Ausserdem müssen wir den Kunden aktiv informieren, was mit seinen Daten passiert. Positiv hat der Datenschützer angemerkt, dass mit dem SwissPass für den Kauf eines GAs mit automatischer Verlängerung eine Bonitätsprüfung entfällt. Sollte das Abo nicht bezahlt werden, so kann es nach einem Monat abgestellt werden. Ebenfalls hat der Datenschützer erkannt, dass mit dem SwissPass und dessen punktueller Kontrolle keine Bewegungsprofile erstellt werden können.

Die Karten werden auch alt. Wie häufig werden sie ersetzt?

In der Theorie können wir sagen: Von der Wiege bis zur Bahre. Aber in der Praxis wird es Abnutzungserscheinungen geben. Aber das wird sich erst im Alltag zeigen.



Brückenhoch444-Bahnerlebnis

St.Gallen – Luzern – Ascona – Montreux

Mai bis Oktober 2015	DZ	EZ
3-Stern-Hotel ¹⁾	CHF 595.–	CHF 720.–
4-Stern-Hotel ²⁾	CHF 700.–	CHF 900.–

Preis pro Person mit Halbtax 2. Klasse inkl. Hin- und Rückfahrt zum Wohnort.
Preise November 2015 – März 2016 auf Anfrage.

1) Luzern: Hotel Ambassador oder ähnlich. Locarno/Ascona: Hotel Garni du Lac (Locarno) und Albergo-Caffè Carcani (Ascona) oder ähnlich. Montreux: Hôtel & Spa Bristol oder ähnlich.

2) Luzern: Cascada Swiss Quality Hotel oder ähnlich. Locarno/Ascona: Ramada Hotel Arcadia (Locarno) und Parkhotel Delta (Ascona) oder ähnlich. Montreux: Best Western Eurotel Riviera oder ähnlich.

Weitere Angaben zur Reise finden Sie unter www.voralpen-express.ch/pauschalangebote

SÖB SÜDOSTBAHN

VORALPEN-EXPRESS

Kleine Revolution auf der Ost-West-Achse

Vom Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 profitiert insbesondere St. Gallen.

Edwin Dutler Mit der Inbetriebnahme der beiden Brückenbauwerke bei der westlichen Ausfahrt der Zürcher Durchmesserlinie zwischen den Bahnhöfen Zürich Löwenstrasse und Zürich Altstetten ändern sich für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zahlreiche – liebgewohnte – Verbindungen. Im Grossraum Zürich gibt es wegen der zweiten Etappe der 4. Teilergänzung mehrere geänderte Linienführungen, zusätzliche neue S-Bahn-Angebote und bisher nicht mögliche Direktverbindungen. Dies bedingt zusätzlich in grossen Teilen des Kantons Zürich neue Buskonzepte.

Der Beginn der Bauarbeiten im Rahmen des Projektes „Léman 2030“ sowie die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie in Zürich für den Fernverkehr haben insbesondere grosse Auswirkungen auf den Ost-West-Fernverkehr. Am meisten profitiert dabei die Stadt St. Gallen, welche neu eine zusätzliche Verbindung mit einer markanten Reisezeitverkürzung nach Zürich erhält, weil der IC ohne Halt zwischen Winterthur und St. Gallen verkehrt. In der Fahrlage des heutigen IC fährt ein ICN mit den bisherigen Haltepunkten. Der Laufweg der IR Basel – Zürich wird verlängert und bis St. Gallen weitergeführt.

Im internationalen Verkehr werden die Verbindungen von Zürich nach Stuttgart um 30 Minuten verschoben, womit bessere Anschlüsse in Stuttgart entstehen. Zwei EC-Züge nach München fahren bereits ab Basel; sie sind zwischen Zürich und St. Gallen allerdings in die IR-Linie mit Halt in Wil und Gossau integriert und benötigen deshalb eine längere Fahrzeit.

ICE bis Chur

Auch der Kanton Graubünden kann zufrieden sein. Zwei ICE-Züge von Frankfurt beziehungsweise Hamburg werden bis Chur verlängert. Diese Züge haben in Landquart schlanke Anschlüsse an den zweistündlichen RE durch den Vereina-Tunnel in Richtung Oberengadin. Interlaken hat zwar in Richtung Frankfurt und Berlin nur noch drei statt fünf ICE-Verbindungen, erhält neu jedoch eine attraktive Eurocity-Direktverbindung mit Köln und Dortmund.

Auch in Richtung Süden gibt es dieses Mal nur Positives zu berichten. Die frequenzstärksten Züge Basel – Milano durch den Lötschberg-Basistunnel verkehren neu als ETR 610 in Doppeltraktion. Am Gotthard sollen ebenfalls alle Eurocity-Verbindungen mit ETR 610 gefahren



Auch im neuen Fahrplan sind diese internationalen Züge regelmässig Gast in Zürich.

Bild: Yves Matscher

werden; die ungeliebten ETR 470 von Trenitalia fahren also definitiv auf das Abstellgleis. Als Rückschritt im internationalen Verkehr ist sicher der Wegfall der Direktverbindung Basel – Bruxelles zu bezeichnen. Luxembourg ist noch einmal täglich mit Umsteigen im Mulhouse er-

reichbar. Bruxelles kann nur noch über einen Umweg via Köln oder Paris (mit Bahnhofwechsel) angefahren werden. Leider haben die bisherigen unattraktiven Fahrzeiten und das nicht existierende Verpflegungskonzept den heutigen Eurocity-Zügen den Todesstoss gegeben.

Der Kuchen des internationalen Nachtzugverkehrs wird neu verteilt

Kommentar von Edwin Dutler

Man kann der Aufgabe des internationalen Nachtzugangebotes der europäischen Bahnen nachtrauern und eine medienwirksame Pyjama-Party im Bahnhof Zürich veranstalten – Tatsache ist, dass die Transportbranche ausserhalb der Bahnen attraktive Kundenlösungen gesucht und auch gefunden hat.

So ist es heute problemlos möglich, frühmorgens und spätabends die gewünschten Reiseziele in Europa mit dem Flugzeug zu erreichen. Die an einigen Flughäfen (noch) wünschbare Nachtruhe wird öfters geritzt, damit Starts und Landungen noch möglich sind. Ein Studium der Flugpläne ist dabei sehr aufschlussreich.

Wer aber aus den verschiedensten Gründen nicht fliegen will, für den haben die neuen Busbetreiber die Lösung. Das Unternehmen „Deutsche Post Mobility“ bietet neu Nachtfahrten in ganz Europa an. Auch „Mein-Fernbus“ mischt mit, neu auch mit Reiseziel

Milano. Und damit die DB ihren ungeliebten Euronight-Nachtzug München – Zagreb beim nächsten Fahrplanwechsel eliminieren kann, bietet die DB jede Nacht zur genau gleichen Zeit einen IC-Bus an. Es ist nicht schwer vorauszusagen, dass der Nachtbus das grösste Potential in der Zukunft hat, ob es uns gefällt oder nicht.

Wenn dann in drei Jahren die DB ihren letzten Nachtzug eliminiert hat, kann wieder eine Pyjama-Party organisiert werden, dieses Mal am Potsdamer Platz vor der Konzernzentrale der DB in Berlin. Und auch die DB wird die Petition entgegennehmen und im runden Ordner entsorgen.

Solange die politischen Rahmenbedingungen für die Bahnen nicht verbessert werden, was auch im nächsten Rahmenpaket der EU leider nicht vorgesehen ist, so lange können die Bahnen kein kostendeckendes Nachtzugangebot bereitstellen.

„Der 15. Januar schüttelte uns durch“

Sommerzeit ist Reisezeit. Maurus Lauber, Geschäftsführer von Swiss Travel System, zu den Auswirkungen des Währungsschocks auf die ausländischen öV-Kunden.

Interview Andreas Theiler

Der ausländische Tourist ist im öV der Schweiz ein wichtiger Kunde, auch wenn das meistens vergessen geht und nur von den Pendlern und den schweizerischen Tagestouristen die Rede ist. Deshalb erschien in dieser Zeitschrift vor anderthalb Jahren (InfoForum 4/2013) ein erstes Gespräch mit Maurus Lauber, dem Geschäftsführer von Swiss Travel System AG (STS AG). Gut drei Monate nach dem neuerlichen Währungsschock – das Gespräch fand wegen Ferienabwesenheit bereits am 28. April statt – unterhielten wir uns über die aktuelle Lage.

Alle – nicht nur im Tourismus – klagen über den Entscheid der Nationalbank. Was sagt der Profi zur Entwicklung?

Maurus Lauber: Der 15. Januar bewegte auch uns. Er half, uns nach der Erschütterung optimaler auszurichten. Wir hatten in den ersten zwei Monaten sehr viele Sitzungen und analysierten die einzelnen Märkte neu: Wo können wir Erträge sichern, wo Einbrüche minimieren und wo zusätzliche Chancen nutzen? Sicher werden wir in Deutschland und Holland Einbrüche haben, die uns weh tun. Es gibt aber auch Länder, die vom schwachen Euro profitieren. Das ist der ganze asiatische Raum wie auch Nordamerika; für diese Reisenden wird Europa deutlich billiger. Das heisst für uns: Chancen nutzen, dort zusätzlich investieren – und dafür Aktivitäten in Europa, falls möglich, anpassen oder absagen.

Können Sie ein konkretes Beispiel für solche Anpassungen machen?

Teilweise haben wir in den letzten Jahren zu stark auf Image gemacht, um den Traum einer Reise in die Schweiz zu fördern. Dieses Jahr konzentrieren wir unsere Aktivitäten viel stärker auf eine konkrete Verkaufsförderung, um bei den Gästen, welche bereits mit dem Gedanken spielen, in die Schweiz zu kommen, den Reiseentscheid pro Schweiz und pro öV aktiv zu unterstützen.

Das heisst, Sie sind zuversichtlich?

Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir auch dieses Jahr positive Zahlen erbringen werden. Wir sind sogar so zuversichtlich, dass wir glauben, das Allzeitrekordjahr 2014 zu übertreffen. Das



Maurus Lauber: „Der Swiss Travel Pass stellt die perfekte Mobilitätslösung dar.“

Bild: zVg

erreichen wir aber nicht mit „business as usual“, sondern nur mit einem noch fokussierteren Ansatz. Das heisst, wir schauen uns jeden einzelnen Markt genau an: Wo liegen seine Chancen? Liegt eine Steigerung drin, so entscheiden wir, dort Marketingfranken auszugeben. In Europa werden wir zwar Anteile verlieren, aber wir können in Übersee (Nordamerika und Asien) deutlich gewinnen. Deshalb bin ich grundsätzlich optimistisch für das Jahr 2015. Die bisherigen Zahlen zeigen ein Plus von etwa 20 Prozent über alle Länder und Verkaufskanäle hinweg. Dieses Plus setzt sich zusammen aus einem Plus von rund 47 Prozent in Übersee und einem Minus von knapp 10 Prozent in Europa bei den eigenen Verkäufen sowie einem Minus von 20 Prozent bei den Verkäufen über Partnerbahnen.

Beeinflusst diese Entwicklung auch den Tourismus allgemein in der Schweiz?

Für Orte, vor allem kleinere, welche sich bisher praktisch ausschliesslich auf den europäischen Gast ausgerichtet hatten, sehe ich schwere Zeiten voraus. Andererseits wissen wir seit zehn Jahren, dass die Chinesen – um sie hier stell-

vertretend für die neuen Märkte zu nennen – kommen werden. Durch die Olympiade 2008 in Peking bekamen sehr viele Chinesen Lust, diese Welt, die bei ihnen zu Gast war, selber anzuschauen und kennenzulernen. Die Schweiz kann als sehr beliebte Destination von diesem Boom profitieren. Das betrifft aber vor allem Städte.

Städte haben zusätzlich noch einen Vorteil. Sie werden mehr und mehr zum Ziel von Wochenendtouristen aus Europa. Ein Wochenende leistet man sich auch bei einem ungünstigen Wechselkurs, während die ein oder zwei Wochen in den Bergen gestrichen werden. Man sagt zwar, die Deutschen würden 2015 so viel reisen wie noch nie – aber eben nicht in die Schweiz.

Welche Produkte (Swiss Travel Pass, Swiss Travel Pass Flex, Swiss Transfer Ticket und Swiss Half Fare Card) verkaufen Sie zu welchen Anteilen?

Seit vier Jahren bewerben und verkaufen wir weltweit gezielt den Swiss Travel Pass als die perfekte Mobilitätslösung: „Sie brauchen sich nicht mit Billettautomaten herumzuschlagen, Sie können beliebig auf andere Strecken oder

Transportmittel umsteigen, so lange Pausen machen wie Sie wollen – kurz, Sie haben volle Flexibilität. Und Ihre Kinder bis 16 Jahre reisen erst noch gratis mit. Zusätzlich haben Sie mit dieser Karte Gratintritt zu rund 480 Museen.“ Dieses Produkt ist auch weltweit der wohl beliebteste und attraktivste Bahnreise-Pass. Das Swiss Transfer Ticket und die Swiss Half Fare Card ergänzen die Ticketauswahl, haben jedoch klar weniger Umsatzanteil.

Der Erfolg unserer Produkte zeigt sich klar in der untenstehenden Grafik: Seit 2008 sinkt die Anzahl Logiernächte der ausländischen Gäste in der Schweiz kontinuierlich, mit einer leichten Erholung letztes Jahr, während unser Umsatz seit 2010, dem Gründungsdatum von STS AG, überproportional steigt (siehe Grafik).

Das heisst, der seinerzeitige Entscheid, eine neue Firma zur Vermarktung des öV in der Schweiz zu gründen, war goldrichtig. Aus Nordamerika hatten wir letztes Jahr einen Zuwachs von 5,7 Prozent, aus China 20,4 Prozent, aus Korea satte 118 Prozent, aus Indien 30 Prozent. Diese Zahlen zeigen übrigens auch einen deutlichen Wechsel der Touristen von Gruppenreisen im Bus zu Individualreisen mit der Bahn. Dies ist ein Zeichen eines reifen Marktes; die Reisenden werden erfahrener und selbständiger, je besser sie Sprachen und Kultur ihres Ziels kennen oder zum Beispiel beim Essen Kompromisse eingehen können. Unsere Aufgabe ist es, in diesem Moment bereit zu sein und ihnen zu zeigen, welche Vorteile der öV gegenüber dem Mietwagen hat.

Sie verkaufen Ihre Produkte nach wie vor nicht direkt an den Endkunden?

Das ist ein strategischer Entscheid. Hätten wir eine eigene Kasse, so ist die Versuchung gross, dass wir andere Verkäufer vernachlässigen.

„Umsteigelösung absolut unbefriedigend“

Maurus Lauber zur Zukunft der Gotthard-Bergstrecke.

„Die alte Gotthard-Bergstrecke hat sicher touristisches Potential, speziell auch in Kombination mit dem neuen Basistunnel. Für uns ist jedoch die angedachte Umsteigelösung absolut unbefriedigend. Wenn diese Verbindung – auch in Ergänzung mit einer Fahrt auf dem Vierwaldstättersee – eine Zukunft haben soll, braucht es ein durchgehendes touristisches Bahnangebot. Dieses muss nicht stündlich verkehren, das trifft ja bei den anderen Paradezügen wie dem Glacier Express auch nicht zu. Wir glauben an dieses Produkt und die verschiedenen Umsatzpotentiale, welche der Gotthard bietet. Darum haben wir extra eine Projektleiterin zur internationalen Vermarktung des „Gotthards“ angestellt. Und wir unterstützen alle Partner, gemeinsam eine optimale Lösung zu finden sowie diese anschliessend auch erfolgreich zu vermarkten.“

sigen. Wir sind dafür verantwortlich, dass alle Kassen da draussen in der weiten Welt am Ende des Jahres voll sind, voller als im Vorjahr.

Zu diesem Zweck haben wir begonnen, mit unseren besten Verkaufspartnern neue Vereinbarungen abzuschliessen. Seit drei Jahren haben wir Prioritätspartner in den wichtigsten Ländern. Diese erhalten eine überdurchschnittliche Provision, müssen aber davon einen Anteil in gemeinsames Marketing mit uns reinvestieren. Wir verdoppeln diesen Beitrag, und so

haben wir beide mehr Geld, um in genau diesem Markt zusätzliche Aktivitäten zu machen. Dadurch generiert der Partner deutlich mehr Umsatz, und es entsteht eine positive Spirale.

Wir profitieren zusätzlich davon, dass wir auf diese Art ein Marketing machen können, das nahe beim Verkäufer ist. Statt in irgendeiner Zeitung ein allgemeines Inserat „Komm in die Schweiz und fahre Zug“ zu schalten, das keinen Menschen interessiert, steht da unter seinem Namen „Komm in die Schweiz, fahre Zug und buche bei mir“. Das ist etwas, was wir zuerst lernen mussten, aber nun funktioniert es prächtig.

Wir brauchen bekanntlich die Marke von „Schweiz Tourismus“, und mit Schweiz Tourismus haben wir eine ähnliche Kooperation intensiviert. Wir stecken beide je 1,5 Mio. Fr., zusammen also 3 Mio. Fr., in die Promotion des öV Schweiz. Schweiz Tourismus profitiert ja vom öV ganz direkt, denn dieser ist für die Schweiz eine klare USP (neudeutsch Unique Selling Proposition, altdeutsch Alleinstellungsmerkmal). Da wir dies dann im Zielland mit dem Anteil des Prioritätspartners zusammenlegen, resultiert schliesslich ein dreifaches gemeinsames Marketingbudget im konkreten Markt.

Der nächste Schritt ist, weitere geeignete Kooperationspartner zu gewinnen. Ein Beispiel: Swiss ist interessiert, dass Leute mit ihr in die Schweiz fliegen – Interlaken Tourismus ist interessiert, dass die Leute dort logieren – wir sind interessiert, dass sie die Reise vom Flughafen nach Interlaken mit dem öV machen – Schweiz Tourismus ist interessiert, dass sie in die Schweiz kommen. Also haben wir vier Partner mit genau dem gleichen Ziel; Zusammenarbeit ist die logische Folge. Solche Kooperationen bauen wir auf und pflegen sie. Sie sehen: Wir dürfen einen coolen Job machen!



Die Logiernächte gehen seit Jahren zurück oder stagnieren; der Verkauf an STS-Tickets legt kräftig zu.

Aus SwissPass wird Swiss Travel Pass

GL Bisher erwarben Gäste aus dem Ausland das beliebte All-in-one-Ticket für unbegrenztes Reisen mit Bahn, Bus und Schiff in der Schweiz unter dem Namen „SwissPass“. Da dieser Name neu für die generelle öV-Karte gilt (siehe Seiten 3 bis 7), hat der bisherige SwissPass den Namen Swiss Travel Pass erhalten. Mehr als verwirrend ist indes die Tatsache, dass unter der Homepage www.swiss-pass.ch Informationen über den Swiss Travel Pass erhältlich sind.

- Einzelmitglied
CHF 50.– / Jahr
- Partnermitglied
CHF 30.– / Jahr
- Studenten/Lehrlinge
CHF 25.– / Jahr
- Vereine / Verbände
CHF 100.– / Jahr
- Gemeinden
CHF 200.– / Jahr
- Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.– / Jahr

Name / Vorname

Adresse

PLZ / Ort

E-Mail-Adresse

Datum / Unterschrift

Empfohlen durch (Name / Adresse)

Jetzt Mitglied werden ...

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online
www.pro-bahn.ch

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



„Wir gratulieren uns allen zu 25 Jahren“: Das Motto und das Logo des ZVV-Jubiläumsjahrs prangen auch auf dem Rollmaterial. Bild: ZVV

Das silberne Jubiläum

Der Zürcher Verkehrsverbund und die Zürcher S-Bahn feiern ihr 25-jähriges Bestehen. Bis 2030 wird mit einer Frequenzzunahme von 50 Prozent gerechnet.

Kurt Schreiber Bei Ehepaaren feiert man 25 Jahre als „silberne Hochzeit“. Beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) kann von einem „silbernen Jubiläum“ gesprochen werden. Jährlich sind 600 Millionen Fahrgäste im ZVV mit Bahn, Tram, Bus und Schiff unterwegs. Das sind Rekordzahlen und stellen ein schönes und verdientes Kompliment dar.

Rückblick: 1973 lehnte das Zürcher Volk eine kombinierte U-Bahn- und S-Bahn-Vorlage ab. Mit politischen Vorstössen wurde versucht, das Beste aus der damals verfahrenen Situation zu machen. Entscheidend war die Finanzierung neuer Projekte. Dank der Schaffung eines Fonds für den öffentlichen Verkehr im Jahr 1978 wird die Finanzierung künftiger Projekte im Kanton Zürich seither durch regelmässige Beiträge sichergestellt. So wurde im Jahr 1981 ein Kredit über 523 Millionen Franken für den Bau des Bahnhofes „Museumstrasse“ bewilligt, was zusammen mit der Verlängerung der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) in den Zürcher Hauptbahnhof den Grundstein zur Zürcher S-Bahn legte.

Eine Reise – ein Billett

Dies war das Motto des neu gegründeten ZVV. Brauchte es ab Wädenswil für den Besuch des Zürcher Zoos früher drei Billette (1x Bus in Wädenswil, 1x Zug bis Zürich und 1x

Tram bis zum Zoo) sollte dies in einem Billett zusammengefasst werden. Es galt nicht mehr die zurückgelegte Strecke, sondern die von den Verkehrsträgern (Bus, Tram, Bahn, Schiff oder Luftseilbahn Adliswil – Felsenegg) durchfahrenen Zonen bestimmen seither den Preis. Die eine Hälfte der ungedeckten Kosten wird vom Kanton Zürich getragen, die andere Hälfte von den Gemeinden, wobei ein besonderer Verteilungsschlüssel kombiniert aus Haltestellenanfahrten und Finanzkraft der Gemeinden angewandt wird. Der Kostendeckungsgrad des ZVV beträgt gegenwärtig 65 Prozent.

Harziger Start

Das Rückgrat der damaligen Zürcher S-Bahn sollten die damals neuen Doppelstockzüge bilden. Von den 115 bestellten Einheiten waren aber zu Beginn nur gerade 12 Kompositionen verfügbar. So standen Ae-6/6-Lokomotiven mit sechs Doppelstockwagen im Einsatz, die Züge der S12 wurden von einer Re 4/4II mit elf Wagen gezogen und einzelne Komposition der S8 bestanden aus zwei Loks des gleichen Typs – eine vorn und eine hinten – dazwischen elf Personenwagen.

Die normalen Grundeinheiten bestanden aus einem RBe-4/4-Triebwagen mit einem Einheitswagen I erster und zweiter Klasse sowie einem Steuerwagen. War der Steuerwagen ein

Gepäckwagen, standen inklusive Triebwagen ganze drei Personenwagen zur Verfügung, was das Platzangebot gegenüber früheren Pendlerzügen massiv verknappte. Dank fortlaufender Ablieferung der neuen Doppelstock-Pendelzüge hat sich die Problematik aber innerhalb eines halben Jahres entschärft.

Auch nachts unterwegs

In den achtziger Jahren entstanden am linken und rechten Zürichseeufer verschiedene Nachtbuslinien. 2002 wurde dieses Angebot durch die Nacht-S-Bahn, Tram und Bus abgelöst. Damit ist die Region Zürich zum Wegbereiter der schweizweiten Nacht-S-Bahn-Netze geworden. Allerdings führt dieses Angebot auch zu Problemen: Ein Minderheit versteht es leider nicht, sich in diesen Zügen anständig zu benehmen, was den Kontroll-, Betreuungs- aber auch den Reinigungsaufwand massiv erhöht. Es wäre aber verfehlt, deswegen dieses Angebot einzustellen.

Trotz Erfolg kein Stillstand

Die Eröffnung der Zürcher S-Bahn im Jahr 1990 war der Start zu diversen weiteren Ausbauten

haben. Seither sind fast vier Teilergänzungen verwirklicht worden, die vierte wird 2018 in Betrieb gehen. Mit ihr soll die künftige Nachfrage abgedeckt werden mit häufigeren Fahrmöglichkeiten, verkürzten Reisezeiten und mehr Direktverbindungen.

Zwischenschritte waren die Eröffnungen der Glattalbahn 2010 und des Trams Züri-West 2011. Die im Juni 2014 in Betrieb genommene Durchmesserlinie mit dem Bahnhof „Löwenstrasse“ und dem Weinbergtunnel nach Oerlikon verkürzt die Wege zu den Zügen und machte den unbeliebten Bahnhof Sihlpost überflüssig. 2015 konnte der Spatenstich zur Tramverbindung Hardbrücke gefeiert werden, die Ende 2017 eröffnet wird. Schliesslich sei auch noch die Limmattalbahn erwähnt, welche bis 2022 Zürich Altstetten mit Killwangen verbinden und die Dörfer links der Limmat mit den grossen Einkaufszentren erschliessen soll.

Noch mehr Passagiere

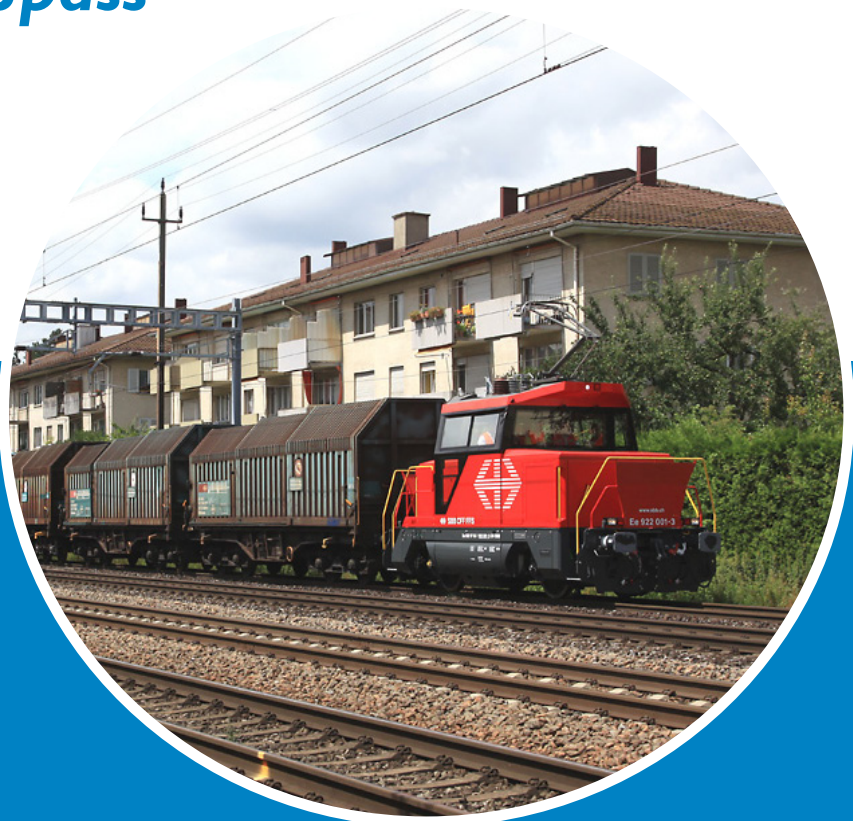
Die Erfolgsgeschichte geht weiter, führt aber zu Kapazitätsgrenzen, die es zu überwinden gilt. Zwischen 2018 und 2030 rechnet der ZVV mit einer Frequenzzunahme von ca. 50 Prozent.

Deshalb wird am Projekt N2G gearbeitet: In einem inneren Ring – begrenzt durch Dietikon, Regensdorf, Bülach, Winterthur, Wetzikon, Meilen, Thalwil und Affoltern am Albis – werden alle Haltestellen mindestens im Viertelstundentakt bedient, derweil die Züge von und zum äusseren Ring die Haltestellen des inneren Ring mit Ausnahme von Altstetten, Oerlikon und Enge durchfahren. Das Fassungsvermögen der Züge soll auf kurzen Strecken dank mehr Stehplätzen (!) erhöht werden. Dazu sollen Peronanlagen verlängert und Fussgängerbereiche ausgebaut werden.

„Sich selber gratulieren“: Unter dieses Motto hat der ZVV das 25-Jahre-Jubiläum gestellt. Es soll sich nicht auf die Schulter geklopft, sondern allen Beteiligten im Kanton Zürich zu diesem Anlass gratuliert werden. Dazu gehören die Fahrgäste, die Mitarbeitenden, die Politiker und Behörden und schliesslich alle Zürcherinnen und Zürcher. Diese Botschaft zielt S-Bahnen, ein Tram, mehrere Busse und sogar eine Luftseilbahn (Adliswil – Felsenegg), damit sie jeder sieht und hört. Pro Bahn Schweiz gratuliert dem ZVV zu seinem „silbernen Geburtstag“ und wünscht weiterhin viel Erfolg.

STADLER

Damit Bahnfahren Spass macht.



Stadler Rail Group
Ernst-Stadler-Strasse 1
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Telefon +41 (0)71 626 21 20
rail.stadler@stadlerrail.com
www.stadlerrail.com

SBB thematisieren Tabuthema

Die Zahl der Schienensuizide nimmt zu. Darum engagieren sich die SBB verstärkt in der Prävention.

Gerhard Lob Soll man über Suizide schreiben oder soll man nicht? Mit Sicherheit ist es ein heikles Unterfangen. Der Schweizer Presserat hat äusserst strikte Empfehlungen herausgegeben, weil jede Art von Berichterstattung zu Nachahmungen verleiten kann. Auch die SBB haben sich diese Fragen gestellt. Sie kamen zum Schluss, dass dieses Thema im Rahmen einer Fachtagung mit Experten durchaus einmal thematisiert werden darf. Es ist ein Entscheid, den man teilen kann. Anfang Mai fand diese Tagung in der SBB-Zentrale in Bern statt.

Ganz Interessenlos ist das Thema aus Sicht eines öV-Anbieters allerdings nicht. Zwar ist die Zahl der Selbsttötungen in der Schweiz rückläufig, doch die Zahl der Schienensuizide nimmt zu. Im Jahr 2014 gab es auf dem SBB-Streckennetz 140 Suizide, zudem 90 Suizidversuche, bei denen Menschen teilweise schwer verletzt überlebten. Europaweit ist der Trend ähnlich. In den 28 EU-Ländern werden rund 3000 Schienensuizide pro Jahr verzeichnet.

Hinter diesen nackten Zahlen verbirgt sich ein unermessliches menschliches Leid, aber jeder „Ereignisfall“ hat auch gravierende Konsequenzen auf Dritte – allfällige Zeugen, Angehörige,

Kunden und Bahn-Mitarbeitende. Für die Lokführer ist es ein Trauma, wenn sich eine Person unter den Zug wirft. „Manche können dann nicht mehr in ihrem Beruf arbeiten und erhalten eine andere Aufgabe“, sagte SBB-Chef Andreas Meyer bei der Fachtagung. „Das Bild fährt immer mit, wenn es jemand erlebt hat“, ergänzte Hubert Giger, Präsident des Lokführer-Verbandes. Doch auch für die Einsatzkräfte, Polizisten oder Sanitäter, die am Unfallort eintreffen, stellt jeder „Personenunfall“ eine unglaubliche und schwer zu bewältigende Herausforderung dar.

Grosse betriebliche Auswirkungen

Die Personenunfälle haben für den Zugverkehr grosse betriebliche Auswirkungen: Oft bleiben die betroffenen Strecken im Rahmen eines Störfallmanagements über Stunden gesperrt. Bereits Anfang 2014 haben die SBB eine Koordinationsstelle aufgebaut mit dem Ziel, die Massnahmen mit verschiedenen Institutionen und Fachorganisationen abzusprechen. Im Fokus der SBB-Massnahmen zur Verhinderung von Suiziden stehen die Kommunikation, Massnahmen im baulich-technischen Bereich, aber auch die Sensibilisierung von Mitarbeitenden.

Sie sollen beispielsweise in einem Bahnhof potentiell suizidgefährdete Personen erkennen und ansprechen.

Wie wichtig eine solche Geste sein kann, verdeutlichte Thomas Reisch, ärztlicher Direktor des Psychiatriezentrums Münsingen. Eine Studie zu Selbsttötungen an der Golden Gate Bridge von San Francisco hat aufgezeigt, dass von 515 Personen, die in den Tod springen wollten, aber zurückgehalten werden konnten, nur fünf Prozent nochmals einen Suizidversuch begangen haben. „Das Zurückhalten ist eine extrem effiziente Methode, um Menschen zu retten“, so Reisch.

Vielleicht hilft beim künftigen Umgang mit diesem heiklen Thema auch die Wortwahl. Die Experten rieten bei dem Anlass, das Wort „Personenunfall“, das mittlerweile automatisch mit Suizid gleichgesetzt wird, nicht mehr zu verwenden, wenn in einer Zugsdurchsage der Grund für einen aussergewöhnlichen Halt angegeben wird. Denn auch diese Zugsdurchsagen wirken auf Reisende verstörend. Die Deutsche Bahn spricht bei Stillstand eines Zuges auch von „Menschen auf der Schiene“. SBB-CEO Meyer kündigte an, diese Option prüfen zu wollen.

Buchtipps

Gestern und heute

GL Schaut man sich historische Fotos an, fällt es einem manchmal schwer, nicht von den „guten alten Zeiten“ zu sprechen oder zumindest daran zu denken. Heute rasen wir zwar mit Hochgeschwindigkeit von A nach B, immer schneller und immer komfortabler, doch die menschliche Komponente des Reisens kommt zusehends zu kurz. Züge sind häufig ohne Zugbegleiter, das Ticket muss am Automaten erworben werden, statt einem Gespräch mit Mitreisenden verkabelt man sich lieber mit Kopfhörern oder wischt über den iPad. „Bilder sagen mehr als tausend Worte“, besagt ein Sprichwort. Und wie wahr ist es, wenn man diese beiden Bilder vergleicht, spiegeln sie doch den Zeitenwandel in vortrefflicher Weise. Der Fotograf Rémy Steinegger hat sich im

Tessin auf den Weg gemacht, um historische Postkartenansichten aus genauer gleicher Perspektive, aber im heutigen Zustand abzulichten. Zum Beispiel diesen Bahnhof in Magliaso an der Lugano–Ponte Tresa-Bahn. Das historische Foto stammt zirka aus dem Jahr 1920. Wo heute ein Fahrkartenautomat steht, stand damals ein Bahnhofsvorsteher. Der Bahnhof war mit Blumen und Kletterpflanzen geschmückt, die Läden einladend geöffnet. Heute ist alles sauber und funktional, aber steril und ohne Leben. Die Läden sind längst geschlossen. Von Blumen keine Spur mehr.

Rémy Steinegger, Ticino ieri & oggi (Tessin gestern und heute), Italienisch/Deutsch, Fontana Edizioni, Pregassona 2014, 49 Franken.



10 Jahre S-Bahn in der Zentralschweiz

Seit der Inbetriebnahme stieg die Zahl der Fahrgäste um 75 Prozent an. Um die S-Bahn stetig zu stärken, sind weitere Ausbauten geplant.

Jean-Pierre Baebi Am 12. Dezember 2004 führten die Zentralschweizer Kantone mit neuen Haltestellen, Fahrzeugen und Infrastrukturen die S-Bahn ein. Zehn Jahre später verzeichnet die S-Bahn Zentralschweiz (S-Bahn Luzern und Stadtbahn Zug) 75 Prozent mehr Einsteiger als 2005. Dieses enorme Wachstum zeigt deutlich, dass die S-Bahn für die Zentralschweiz einen hohen Stellenwert hat und das gute Angebot genutzt wird.

In den vergangenen zehn Jahren wurde kontinuierlich in die Infrastruktur, das Angebot und das Rollmaterial investiert. So entstanden in der Zentralschweiz knapp 20 neue Haltestellen, so etwa Kriens Mattenhof, Hochdorf Schönau, Wolhusen Weid, Maxon Ewil (Sachseln) oder die neuen Stationen der Stadtbahn Zug. Auch die Takte wurden immer wieder ausgebaut, zum letzten Mal im Dezember 2013, als zwischen Hergiswil und Luzern auf der S4/S5 der 15-Minuten-Takt eingeführt wurde. Beim Rollmaterial fand ebenfalls eine Entwicklung statt. Heute verkehren fast ausschliesslich moderne Triebzüge mit Niederflureinstieg und Klimatisierung. Betrieben wird die S-Bahn in der Zentralschweiz von den vier Unternehmen SBB, BLS, SOB und Zentralbahn.

S1 als stärkste Linie

Mit rund 90 000 Ein- und Aussteigern (inkl. Fernverkehr) ist Luzern der wichtigste Bahnhof in der Zentralschweiz, gefolgt von Zug mit rund 40 000 (inkl. Fernverkehr). Die frequenzstärkste S-Bahn-Linie ist die S1 Luzern – Zug – Baar mit jährlich rund 7 Millionen Einsteigern (2005: 1,7 Millionen). Auf dieser Linie fand in den vergangenen zehn Jahren eine Fahrgastzunahme von rund 300 Prozent statt. Mit 150 Prozent Steige-

rung verzeichnete auch die S5 Luzern – Sarnen – Giswil ein überdurchschnittliches Fahrgastwachstum. Während 2005 noch 0,8 Millionen Einsteiger gezählt wurden, zählt die S5 heute 1,9 Millionen Einsteiger. Ein ähnliches Wachstum weist die S4 Luzern – Stans – Wolfenschiessen auf. Die S2 Zug – Schwyz – Erstfeld hat mit 60 Prozent mehr Einsteigern ebenfalls eine starke Entwicklung hinter sich. Heute sind auf dieser Verbindung jährlich rund 1,6 Millionen Fahrgäste unterwegs.

Entwicklung geht weiter

Der Ausbau der S-Bahn in der Zentralschweiz ist nicht abgeschlossen. Zudem wird eine noch bessere Verknüpfung zwischen S-Bahn und Bus angestrebt, so etwa am geplanten Kantonsbahnhof in Altdorf oder am öV-Verknüpfungspunkt in Ebikon. Dadurch können noch mehr Fahrgäste von der zuverlässigen S-Bahn profitieren. Weiter stehen Rollmaterial-Erneuerungen an, wie beispielsweise die Beschaffung von fünf neuen Zentralbahn-Zügen des Modells „FINK“ als Ersatz für die über 45-jährigen Module, welche vor allem während den Pendlerzeiten als Verstärkung eingesetzt werden. Im Luzerner Seetal sind zusätzliche Hauptverkehrszüge geplant. Weiter sollen mit dem Flügelzugkonzept auf der Strecke Wolhusen – Luzern bis spätestens 2020 der RegioExpress und die S7 gekoppelt werden. Dadurch profitieren die Fahrgäste von einer weiteren Direktverbindung ab Willisau nach Luzern. Ausserdem werden zurzeit mögliche Ausbauten im Zeithorizont 2025 studiert, die aufwärtskompatibel zu den Grossbauwerken Tiefbahnhof Luzern und Zimbergstättentunnel II sind, aber vorzeitig umgesetzt werden können.

öV-Kolumne

Verbaler Verdruss

Kurt Metz Das Mitteilungsbedürfnis der SBB an Bord von Zügen und in Bahnhöfen hat erschreckende Ausmasse angenommen:

- Vor der Ankunft in Luzern mit einem IR aus Bern werden in vier Sprachen die Anschlüsse heruntergeleiert mit allen Zwischenhalten nach Engelberg, Richtung Brünig, über den Gotthard sowie nach Zürich und Zürich Flughafen.
- Bei der Ankunft in Bern berieselt der Lautsprecher die Kundinnen und Kunden auch mit Stopps auf der RBS-Strecke nach Solothurn – als ob je ein Unkundiger diese Umsteigebeziehung benützen würde.
- Im ICE von Interlaken nach Berlin erfährt man kurz vor Basel SBB unter vielen anderen Anschlüssen auch, dass es einen solchen nach Zürich Flughafen gibt – ein Routing, das aus Bern, Olten oder Liestal wohl noch nie jemand eingeschlagen hat.

Die Ansagen mit dem Hinweis, man erreiche das Ziel rechtzeitig, sind mit Vorsicht zu geniessen. Das mag zwar im Moment der Durchsage stimmen, aber wie oft steht dann der Zug in Bern auf der Lorrainebrücke oder bei der Einfahrt in Zürich vor geschlossenem Signal, weil das vorgesehene Gleis noch nicht frei ist.

Was aber fehlt, sind Anzeigen auf den Perrons, die mich über die oft kurzen Anschlüsse auf S-Bahnen orientieren, ohne dass ich zuerst in die Unterführung absteigen oder den Generalanzeiger in der Haupthalle konsultieren muss.

Der „verbale Durchfall“ entstammt einem Schreibtischtäter-Übereifer. Alles überflüssige Palaver stumpft ab. Das birgt die Gefahr, dass man bei Durchsagen im Fall von Störungen nicht hinhört oder dem Gesagten keinen Glauben mehr schenkt.

Ferrovial Mendrisio Varese: Ein Schrecken ohne Ende

GL Die grenzüberschreitende Bahnverbindung Mendrisio–Stabio–Varese (FMV) wird auf absehbare Zeit kaum vollendet werden. Während auf Schweizer Seite (Mendrisio–Stabio) seit Dezember 2014 die Tilo-S-Bahn-Züge rollen, ist die Baustelle auf italienischer Seite seit über einem Jahr praktisch verwaist. Die

italienische Bahninfrastrukturbetreiberin RFI als Bauherrin hatte den Vertrag mit dem Ingenieur-Konsortium Claudio Salini (ICS) aufgelöst und eine Neuausschreibung vorgenommen, die an ausgewählte Unternehmen ging. Nur: Kein einziges dieser Unternehmen hat sich letztendlich um den Auftrag beworben. Nun

ist guter Rat teuer. Die Bevölkerung in Arcisate und Induno-Olانو ist ob der Dauerbaustellen mit den Nerven am Ende. RFI hat nun angekündigt, zumindest bis Mitte Juli gewisse Sanierungsmassnahmen durchzuführen, um das Leben mit den unvollendeten Bahntrassees verträglicher zu gestalten. Affaire à suivre.

Nachrichten

Verschlaufpause

Die Branche des öffentlichen Verkehrs hat beschlossen, auf Preiserhöhungen per Fahrplanwechsel im Dezember 2015 zu verzichten. Angesichts des wirtschaftlich schwierigen Umfelds wollen die Transportunternehmen die Kunden nicht zusätzlich belasten, teilte der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) mit. Pro Bahn Schweiz nahm von diesem Entscheid mit Genugtuung Kenntnis, verheimlichte aber nicht eine gewisse Sorge. „Dies ist nicht mehr als eine willkommene Verschlaufpause, bevor Ende 2016 vielleicht eine neue Tarifrunde eingeläutet wird“, heisst es in einer Stellungnahme. Über Medienberichte war durchgesickert, dass Verkehrsministerin Doris Leuthard wünscht, die Passagiere sollten spätestens ab 2016 wieder mehr für die Benutzung des öV bezahlen.

Schöne Aussichten

Nach umfangreichen Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten verliess am 6. März 2015 der letzte von zwölf Panoramawagen das SBB-Industriewerk in Olten. Die Wagen 1. Klasse mit ihren grossen Panoramafenstern verfügen neu an sämtlichen Sitzplätzen über Steckdosen für Handy- und Laptopnutzung (für die Schweiz und andere europäische Länder) sowie über geschlossene WC-Anlagen. Diese Wagen sind international und national unterwegs, gegenwärtig auf den IR-Zügen über die Gotthard-Bergstrecke. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 sollen sie nach dem Willen der SBB auf dieser Strecke aber nicht mehr verkehren.

In luftigen Höhen

200 Millionen Franken will der Bundesrat für das tourismuspolitische Impulsprogramm 2016-19 einsetzen. Ein Teil dieser Gelder soll auch Seilbahnen zu Gute kommen. Der Verband Schweizer Seilbahnen (SBS) will in Gesprächen und Tagungen Kantone, regionale Tourismusverantwortliche und natürlich Bergbahngesellschaften dazu bringen, entsprechende Projekte einzureichen, wie die NZZ berichtete. Eine Reihe von Seilbahnen befände sich in finanziellen Schwierigkeiten. Die Wintersaison 2014/2015 brachte einen Umsatzrückgang von 4,3 Prozent.

Sehnsucht Nachtzüge

Anfang März 2015 hat der Verein umverkehr eine Kundenbefragung gestartet, um mehr Fakten und Daten über die Nachfrage nach Nachtzugverbindungen zu sammeln. Bis Mitte April haben rund 5000 Personen daran teilgenommen. Eine grosse Mehrheit der Befragten vermisst demnach die eingestellten Verbindungen nach Barcelona, Rom und Kopenhagen. Die SBB nahmen die Umfrageergebnisse zur Kenntnis und sicherten zu, sich in den Verhandlungen mit ihren internationalen Partnern für den Erhalt der Nachtzugverbindungen einzusetzen. Im Januar hatte der Verein mit einer Pyjama-Aktion am Hauptbahnhof Zürich auf das langsame Aussterben der Nachtzüge aufmerksam gemacht.



Abend-GA floppt

490 Franken für ein GA 2. Klasse ab 19 Uhr für sechs Monate sind offenbar zu viel. Der Pioniersuch ist angelaufen, doch das Abo verkauft sich sehr schlecht, wie der Tagesanzeiger publik machte. Nur gerade 1000 Stück gingen zwischen Februar und April über den Schalter. Dabei wollten die öffentlichen Verkehrsbetriebe bis Ende April 15 000 solcher Abos verkaufen und damit die Busse und Züge zu Randzeiten besser auslasten. Vorbild für das Abend-GA ist das bei Jugendlichen beliebte Abo „Gleis 7“. Dieses ist allerdings mit einem Preis von 129 Franken pro Jahr (zzgl. Halbtax) deutlich günstiger.

Erfolgreicher Marathon für RhB

Wenn der berühmte Engadiner Skimarathon auf dem Programm steht, ist auch für die Rhätische Bahn (RhB) und ihre Transportpartner Engadin Bus und Postauto ein Grosse Kampftag. Die RhB ermöglicht den Teilnehmerinnen und Teilnehmern kostenlose An- und Rückfahrt. Auch dieses Jahr brachte die RhB in Extrazügen ab Landquart, Chur, Davos und Scuol-Tarasp tausende Fahrgäste mitsamt ihrer Ausrüstung nach St. Moritz. Mit Engadin Bus und Postauto gelangten die Sportlerinnen und Sportler anschliessend zum Start nach Maloja. Die Reise ist im Startgeld inbegriffen: eine vorbildliche Initiative.

Von zwei auf vier Spuren

Die SBB bauen die Strecke Olten–Aarau auf vier Spuren aus. In fünf Jahren wird dieser Flaschenhals im Schweizer Schienennetz beseitigt sein. Mit einem feierlichen Spatenstich hat Bundesrätin Doris Leuthard Anfang Mai in Eppenber-Wöschnau SO den Startschuss gegeben. Herzstück des 855 Millionen Franken teuren Projektes ist der doppelstpurige und über drei Kilometer lange Eppenbergtunnel.

Neuer Glanz

Anfang März begannen die SBB mit der denkmalpflegegerechten Restauration der historischen Wandbilder in der Schalterhalle des Bahnhofs Basel SBB. Die Arbeiten am grossen und imposanten Wandgemälde „Vierwaldstättersee“ von Ernst Hodel aus dem Jahr 1927 wurden Ende Mai 2015 abgeschlossen.



Die Kehrseite der Medaille

Zwei IC pro Stunde zwischen Zürich und Chur bedeuten für das Sarganserland und Graubünden einen Quantensprung. Es gibt aber auch Nachteile.

Hans Schärer Der stündliche IR Zürich – Chur wurde zum RE zurückgestuft und mit zusätzlichen Zwischenhalten (Walenstadt und Bad Ragaz) bestückt. Definitiv geplant sind weitere zusätzliche Halte in Unterterzen und Flums. Es ist nur noch ein kleiner Schritt, bis dieser Zug ab Ziegelbrücke bis Chur als Regionalzug mit Halt an allen Stationen verkehrt. Der Fernverkehr ist ja mit den beiden IC abgedeckt. Die SBB begründen jede Tarifierhöhung mit dem erweiterten Angebot und dem immer effizienteren Service. In diesem Fall müssen die Kunden auf die Zugbegleitung und den Minibar- oder Speisewagenservice verzichten. Ebenfalls gibt es keinen 2/1-Sitzteiler mehr in der ersten Klasse und weniger Toiletten pro Wagen im neuen für den Regionalverkehr konzipierten Doppelstocktriebzug KISS.

Glarner Sprinter = S25

Der GlarnerSprinter wurde seinerzeit dem Kanton Glarus als attraktive Verbindung ab Ziegelbrücke nach Zürich mit nur zwei Zwischenhalten (Siebnen-Wangen und Pfäffikon SZ) als Ersatz für die wegfallenden IC-Halte in Ziegelbrücke verkauft und als RE klassiert. In Zürich HB war er dann unter den Fernverkehrsanzeigetafeln aufgeführt und wurde auch als Anschlussverbindung jeweils in den Lautsprecherdurchsagen erwähnt. Damit war er ein Werbeträger für das Glarnerland. Inzwischen wurde daraus ein Regionalzug (S25), welcher in das S-Bahn-System Zürich integriert ist. Zusätzlich wurden die Halte in Lachen und Wädenswil eingeführt, was sicher zur besseren Auslastung beiträgt und auch den Kostenverteilungsschlüssel unter den Kantonen beeinflusst. Die Option, dass die S25 noch mit

	Nach	Gleis	Hinweis
S25	14.30 Näfels-M. Netstal Glarus Linthal	9	
S4	14.32 Schänis Uznach Wattwil Herisau St. Gallen	6	
S25	14.34 Lachen Pfäffikon SZ Wädenswil Zürich HB	5	
S2	14.49 Pfäffikon SZ Zürich HB Zürich Flughafen	7	
S27	14.52 Reichenburg Siebnen-Wangen	8	
RE	14.59 Walenstadt Sargans Landquart Chur	9	
RE	15.00 Siebnen-W. Pfäffikon SZ Zürich HB	6	
S6	15.03 Näfels-M. Netstal Glarus Schwanden GL	10	
S6	15.03 Schänis Uznach Schmerikon Rapperswil	5	
S2	15.19 Pfäffikon SZ Zürich HB Zürich Flughafen	7	
S27	15.26 Reichenburg Siebnen-Wangen	8	
S4	15.29 Unterterzen Walenstadt Flums Sargans	10	
S25	15.30 Näfels-M. Netstal Glarus Linthal	9	
S4	15.32 Schänis Uznach Wattwil Herisau St. Gallen	6	
S25	15.34 Lachen Pfäffikon SZ Wädenswil Zürich HB	5	

Ein Überangebot? Zwischen Ziegelbrücke und Siebnen-Wangen verkehren 6 Züge pro Stunde und Richtung.

Bild: H.Schärer

weiteren zusätzlichen Halten bestückt wird, ist verständlicherweise nicht auszuschliessen. Sicher ist das kein ebenbürtiger Ersatz für die fehlenden (abgeschafften!) IC-Halte in Ziegelbrücke, wenn man bedenkt, dass Ziegelbrücke mit den Zubringerlinien ein Potential von rund 75 000 Einwohnern aufweist.

Suboptimal für die March

Die S2 kann die Stationen Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten nicht mehr bedienen. Als Ersatz hält der RE Zürich – Chur in Siebnen-Wangen. Zwischen Siebnen und Ziegelbrücke verkehrt neu halbstündlich die S27 mit Anschluss in Siebnen an die S25 und den

RE (Zürich – Chur) in beiden Richtungen. Am andern Ende in Ziegelbrücke haben die S27 und auch die S2 keinerlei vernünftige Anschlüsse, weil sie die Knoten zur vollen und halben Stunde verpassen. Zudem muss die S27 zum Wenden jeweils leer nach Lachen fahren; dort fehlt die Bahnsteigkante, um diese Fahrten kommerziell zu nutzen.

Würde man mit der S25 alle Stationen zwischen Pfäffikon SZ und Ziegelbrücke bedienen, dann müsste die S27 nur noch stündlich verkehren und es könnten Leerfahrten (Siebnen – Lachen) und Kosten eingespart werden. Für die Region March/Glarnerland würde eine stündliche durchgehende attraktive Verbindung entstehen. Bilten wäre direkt an das Glarnerland angeschlossen und die Obermarch hätte wieder stündlich eine Direktverbindung nach Zürich HB.

In Ziegelbrücke besteht aktuell auch kein Vollknoten zur halben Stunde, da die S25 die Anschlüsse nicht in alle Richtungen gewährleistet. Sollte dann die S4 den Anschluss an die S25 von und nach Zürich verpassen, stünde immer noch die Umweg-Verbindung mit der S4 bis Uznach, weiter mit dem Voralpen-Express nach Rapperswil und von dort nach Zürich zur Verfügung.

Zwischen Ziegelbrücke und Siebnen-Wangen verkehren 6 Züge pro Stunde und Richtung. Nämlich der RE und die S25 je stündlich, die S2 halbstündlich ohne Halt und zusätzlich noch die S27 halbstündlich mit Halt an allen Stationen. Da stellt sich schon die Frage, wer dieses Überangebot finanziert. Verursacher ist der Halbstundentakt der IC zwischen Zürich und Chur.

Kundenwunsch erfüllt

PBS Zu ihrem 10-Jahr-Jubiläum hat die Zentralbahn einen Kundenwunsch für mehr Sitzbänke erfüllt. Zahlreiche Mitglieder von Pro Bahn Zentralschweiz und weitere Kundinnen und Kunden hatten seit einiger Zeit mehr Sitzgelegenheiten an den Bahnhöfen der Meterspurbahn gefordert. Am 27. April 2015 war es dann so weit: Die roten Sitzbänke konnten eingeweiht werden. Insgesamt montierte die Zentralbahn 40 Sitzbänke entlang des Streckennetzes, welche sie in einem speziellen Design und der unverwechselbaren roten Farbe herstellen liess.



Bild: Peter Bircher

Zweite Etappe TGV Est européenne

Die Neubaustrecke Baudrecourt bis Vendenheim als Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris – Strassburg ist auch für die Schweiz von Bedeutung.

Roland Arnet Im Jahr 2009 wurden 2 Milliarden Euro zur Finanzierung der 106 km langen TGV-Est-Neubaustrecke von Baudrecourt bis Vendenheim als zweite Bauetappe der Linie Paris – Strassburg bewilligt. Die Baukosten wurden wie folgt aufgeschlüsselt: 680 Mio. Euro übernimmt Frankreich. 532 Mio. Euro muss die Infrastrukturgesellschaft der SNCF, Réseau ferré de France (RFF), bereitstellen. Aber auch die Regionen Elsass, Lorraine, Champagne-Ardenne und Île-de-France wurden eingebunden und haben zusammen 518 Mio. Euro zu bezahlen. Die EU übernimmt 118 Mio. Euro und Luxemburg steuert 40 Mio. Euro bei. Daraus ist ersichtlich, dass dieses Grossprojekt weit über Frankreich hinaus seine künftigen Nutzer haben wird. Es ist der erste Teil des geplanten osteuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, das Paris mit Bratislava verbinden soll. Die Streckenführung ist über Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – Mün-



Bild: Roland Arnet

chen – Salzburg – Linz – Wien nach Bratislava geplant.

Noch bis Dezember 2011 war der Gare de l'Est in Paris Zielbahnhof von TGV-Verbindungen aus der Schweiz. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke TGV Rhin-Rhône Mülhausen – Dijon wurde der Gare du Lyon zum neuen Ziel. Das könnte sich erneut ändern, wenn die jetzt im Bau sich befindliche Strecke Vendenheim (bei Strassburg) – Baudrecourt im Dezember 2016 in Betrieb geht. Ab dann ist die schnell-

te TGV-Verbindung Basel – Paris wieder über Strassburg und so wird erneut der Gare de l'Est Endbahnhof.

Imposant ist diese 106 km lange Neubaustrecke auch landschaftlich. Viadukte, Brücken und sogar ein 4 km langer Tunnel bei Saint-Jean-Saverne werden die Reisezeit ab Paris nach Strassburg, Sélestat, Colmar bzw. Luxemburg um rund 30 Minuten verkürzen. Beispielsweise sinkt die Reisezeit Paris – Strassburg von jetzt 2 Stunden 17 Minuten auf 1 Stunde 50 Minuten. Dazu wird das TGV-Est-Angebot von 6 Uhr bis 21 Uhr ausgebaut. Die Fahrzeit Basel – Paris über Strassburg reduziert sich dann von jetzt 3,5 Stunden auf 3 Stunden. Auch die Reisezeiten nach Stuttgart und München verkürzen sich um rund 30 Minuten.

Umfassendere Informationen zur Neubaustrecke TGV Est européenne 2. Phase finden sich unter www.bahnjournalisten.ch > Anlässe/Reisen > 05/14 LGV Est



Sicher.
Unabhängig.
Leistungsstark.

VVST
Elisabethenanlage 25
Postfach
CH-4002 Basel

info@vvst.ch
www.vvst.ch



Der Hauptbahnhof von Riga stammt aus den 1960er Jahren: Hier startet der Schlafwagen nach Moskau.

Bilder: Jürg Lüthard/Gerhard Lob

Die Bahnwelt von Riga

Zu Besuch in der Hauptstadt Lettlands: Das 1996 eröffnete Eisenbahnmuseum überrascht positiv mit einer originellen Erweiterung der Dauerausstellung.

Gerhard Lob Es ist nicht unmöglich, mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Landweg von der Schweiz nach Lettland zu gelangen. Doch es braucht Zeit. Der SBB-Fahrplan gibt für die Strecke von Zürich in die lettische Hauptstadt Riga gut 46 Stunden an. Mehrmaliges Umsteigen, unter anderem in Berlin, Warschau und Minsk, aber auch die Nutzung eines IC-Busses ist nötig. Eine direkte Eisenbahnverbindung von Warschau über Kaunas und Riga nach Tallinn (Estland) ist im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN) unter dem Namen Rail Baltica zwar geplant, doch ist diese vorerst Zukunftsmusik. Einfacher und äusserst kostengünstig geht es im Moment mit der Air Baltic, die von Zürich direkt nach Riga fliegt. Die Airline stand praktisch vor dem Bankrott, hat sich aber unter ihrem neuen CEO Martin Gauss nach einem drastischen Restrukturierungsprogramm gefangen. Air Baltic ist ein Hybrid: Sie bietet Low-Cost-

Flüge an, führt aber nach wie vor eine kleine Business-Class.

Personenverkehr schrumpft

In Riga ist die glorreiche Epoche des Eisenbahnzeitalters längst vorbei. Der einst so prächtige Hauptbahnhof wurde 1960 zu Sowjetzeiten dem Erdboden gleich gemacht und durch ein gesichtsloses Gebäude aus Beton und Glas ersetzt. Die staatliche Eisenbahngesellschaft Latvijas Dzelzceļš (LDZ) betreibt ein sternförmig auf Riga ausgerichtetes Streckennetz in Breitspur (1520 mm). Im Güterverkehr hat die Bahn mit 64 Prozent zwar einen sehr hohen Anteil am Verkehrsaufkommen, doch der Personenverkehr auf der Schiene verliert seit Jahren an Bedeutung. Dabei sind die Züge an sich bequem und geräumig, wenn auch ein wenig veraltet, wie sich auf einer Fahrt von Riga in das berühmte baltische Seebad Jurmala feststellen liess.

Bahnfahren ist aber nicht im Trend. „Viele Kinder bei uns sind noch nie in ihrem Leben mit dem Zug gefahren“, sagt die junge Darja Kovalova, die insbesondere Schulklassen durch das 1996 eröffnete lettische Eisenbahnmuseum in Riga führt. Soeben wurde dort eine eindrucksvolle neue Sektion eröffnet, in der man nicht nur etwas über die Geschichte der Bahn erfährt, sondern auch das Leben im Bahnhof oder in einer Bahnstation mit den eigenen Sinnen erleben kann, beispielsweise durch Gerüche wie Schmieröl – ein äusserst innovativer, interessanter und interaktiver Ansatz („Life of a train station“). Im Aussenbereich des Museums stehen eindrucksvolle Lokomotiven und Bahnwaggons, selbst ein russischer Gefangenenwagen aus Stalins Zeiten.

Internet: www.railwaymuseum.lv



Dank Breitspur sind Vorortzüge geräumig; im Eisenbahnmuseum wird das Leben im Bahnhof nachgestellt.

Bilder: Jürg Lüthard

Plädoyer für den Zimmerberg Basistunnel II

Zum Artikel „Mehr Hirn – weniger Beton“ (InfoForum 1/2015)

Im InfoForum 1/2015 plädieren Vertreter des Komitees „Zimmerberg light“ für ihr Konzept für den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Baar und Thalwil. Der Verfasser dieses Leserbriefs vertritt dezidiert eine andere Auffassung und spricht sich aus folgenden Gründen für den geplanten Zimmerberg-Basistunnel II aus.

1. In der Schweiz werden kaum Eisenbahnstrecken ausschliesslich zum Zweck des Fahrzeitgewinns für die Fahrgäste neu gebaut. Andererseits ist zu fordern, dass neu zu bauende oder neu zu trassierende Strecken einen maximalen Zeitgewinn für die Fahrgäste ergeben. Die Variante Zimmerberg light führt zu einem Fahrzeitgewinn von 1 bis 2 Minuten – dies ist viel zu wenig.
2. In der Schweiz wird der Fokus zu stark auf Bauprojekte als Einzelvorhaben gelegt. Das Denken in Korridoren ist meines Erachtens sehr wenig ausgeprägt. Dieses Phänomen lässt sich besonders beim wichtigen Korridor Luzern – Zug – Zürich feststellen. Mit dem Zimmerberg-Basistunnel und dem überfälligen Tiefbahnhof Luzern mit Unterquerung des Rotsees kann die Fahrzeit für die IC auf wenig mehr als eine halbe Stunde gesenkt werden. Das ist ein zukunftsweisendes Konzept und nicht der Ausbau einer 125-jährigen Strecke.
3. Zimmerberg light vernachlässigt ökologische und umweltbezogene Aspekte völlig. Es ist ein Unding, Züge von Thalwil nach Horgen Oberdorf durch eine dicht bebaute Gegend zu führen und dabei beträchtliche Höhenunterschiede zu bewältigen.
4. Und zudem dürfte der – auch von mir erhoffte – Tiefbahnhof nie gebaut werden. Eine kostengünstige Lösung würde einen Einspurtunnel entlang des Rotsees, eine zusätzliche Brücke über die Reuss und einen zusätzlichen Einspurtunnel aus dem Raum Gütsch in den Kopfbahnhof nahelegen. Ich schätze diese Kosten auf rund 500 Mio. Fr. – etwa ein Drittel der mutmasslichen Kosten des geplanten Tiefbahnhofs.
5. Oft wird plädiert, dass die Fahrgäste den Aussenbezug bei der Fahrt mit der Bahn schätzen. Das trifft sicher für touristische Strecken oder Museumsbahnen zu. Hingegen gilt dies für den Berufsverkehr kaum – die Fahrgäste beschäftigen sich anderweitig. Deshalb

eignet sich auch der längere Aufenthalt im Zimmerberg-Basistunnel nicht als Argument für Zimmerberg light.

6. Auch die Verbindung zwischen Luzern und Graubünden mit Umsteigen in Thalwil kann durch die IR sichergestellt werden und ist durch den Zimmerberg-Basistunnel so nicht gefährdet.
7. Und ausserdem: Vor über zwanzig Jahren führte die SZU in visionärer Weise in den Spitzenzeiten einzelne Züge durch das Sihltal bis nach Zug. Nach wenigen Jahren wurde dieses Angebot mangels Nachfrage eingestellt. Seither hat sich die Situation im Sihltal jedoch markant verändert – Sihlcity wurde erstellt, Tausende von Arbeitsplätzen wurden angesiedelt und Hunderte von Wohnungen wurden gebaut oder sind geplant. Ein neuer Anlauf mit direkten Zügen durch das Sihltal bis nach Baar oder nach Zug könnte sich lohnen. Dieser Verkehr würde in den Spitzenzeiten wertvolle Trassen im neuen Albistunnel beanspruchen – ein weiteres Argument gegen die Variante Zimmerberg light.

Ernst Rota, Zürich

Ist der Fernbus wirklich billiger?

Zur Diskussion um die neuen Angebote auf der Strasse (InfoForum 1/2105)

Als Touristiker kann man sich darüber freuen, dass jetzt Fernbusse von Chur zu einer Handvoll Zielen in Deutschland direkt fahren. Auch in Deutschland werden einige wenige direkte Fernbusverbindungen in der Presse hochgejubelt, während die Bahn zehn Mal öfter fährt, wenn auch mit einmaligem Umsteigen. Was „neu“ ist, wird für gut befunden, was sich schon lange bewährt hat, scheint nichts zu taugen, nur weil es nicht neu ist.

Als Fahrgast kann man sich aber nur auf den ersten Blick darüber freuen. Nämlich genauso wie über billige Kleidung aus Bangladesch. Kein Fernbusfahrer verdient so viel wie ein Postautochauffeur oder ein Lokführer in der Schweiz oder in Deutschland. Jenseits der Grenze gilt nicht einmal der deutsche Mindestlohn von 8,50 Euro. Über die Arbeitsbedingungen in den Bussen berichten die deutschen Medien laufend. Wer Fernbus fährt, will das aber gar nicht wissen.

Dass der Steuerzahler bei den Fernbussen kräftig zulegt, steht inzwischen ausser Frage. Denn Fernbusse konkurrieren auch mit Zügen, die in der Schweiz Interregio heissen und in Deutschland Regionalexpress. Da künftig

Fahrgeld in der Kasse fehlt, muss ein höherer Ausgleich aus Steuermitteln für die Bestellung dieser Züge gezahlt werden. Das haben Untersuchungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe nachgewiesen.

Ist der Fernbus wirklich billiger? Bei Direktfahrten für eine Person wohl, aber die Weiterfahrt ab Chur in die Berge ist ohne Halbtax kaum bezahlbar. Durchgehende Fahrkarten gibt es beim Fernbus nicht. Fahrgastrechte bei Verspätungen gelten beim Fernbus ebenfalls so gut wie nicht. Kinder bekommen bei MeinFernbus gerade mal 25 Prozent Rabatt, im Zug gelten 50 Prozent, und mit den Eltern fahren sie kostenlos mit, bei deutschen Fernfahrkarten ohne Vorleistung, in der Schweiz gegen 30 CHF im Jahr. Aber wen interessiert schon, ob soziale Elemente des Bahntarifs unter die Räder kommen?

Und schließlich: Wie viel Strom aus Wasser, Wind und Sonne spart ein grün angestrichene Dieselbus ein? Wie viele Bring- und Holfahrten mit Autos löst er aus? In Deutschland verblendet Hass den Blick auf eine Bahn, die nur aus Gier, Pannen und Verspätungen zu bestehen scheint. In Wirklichkeit ist die Bahn in Deutschland vielleicht nicht so gut wie in der Schweiz, aber viel besser als ihr Ruf. Die deutsche Politik ist für die Mängel verantwortlich. Der Fernbus ist nur ein Mittel, davon abzulenken.

**Rainer Engel, Detmold (D),
Pro Bahn Nordrhein-Westfalen**

Erfreulich

Forum 1/15, „Zimmerberg Light“

Es ist erfreulich, dass Pro Bahn Schweiz im InfoForum 1/2015 die Variante Zimmerberg Light (wieder) thematisiert. Diese Variante hat weitere Vorteile gegenüber dem Zimmerbergtunnel II bis Littli oder gar bis Zug. Von Thalwil Richtung Pfäffikon – Ziegelbrücke (– Sargans) läuft neben dem Intercity-, dem Eurocity- und dem sehr starken Regionalverkehr auch der Güterverkehr Richtung Sargans – Buchs SG. Sollte sich nach einer Realisierung der ersten oder beider Etappen der Doppelspur Horgen Oberdorf – Sihlbrugg – Littli eine weitere Kapazitätserweiterung aufdrängen, so kann geprüft werden, den Zimmerbergtunnel I nach Horgen/Meilibach statt Littli fortzusetzen. Diese Verlängerung ist kürzer und erübrigt möglicherweise den Ausbau des Bahnhofs Thalwil.

Werner Schaufelberger, Zürich

Leserbriefe zum neuen Betriebskonzept der Gotthard-Berglinie (InfoForum 1/2015)

Den SBB eine Chance geben

Pro Bahn führt seit einiger Zeit eine Kampagne gegen das Betriebskonzept der SBB für die Gotthard-Bergstrecke nach der Eröffnung des Basistunnels (GBT). Als Tourist, Passfahrer mit dem Velo und Bergwanderer bin ich ein häufiger Besucher dieser Gegend und kann die Befürchtungen von Pro Bahn eigentlich nicht teilen:

- Angebot und äussere Rahmenbedingungen: Wie am Lötschberg ist die Gotthard-Bergstrecke nach Eröffnung des GBT für die Auswärtigen eine reine Touristenbahn, für die Ortsansässigen ein Zubringer in die Agglomerationen. Sie hat gegenüber dem Lötschberg einen entscheidenden Nachteil: die Konkurrenz der parallel verlaufenden, viel schnelleren und kostenlosen Autobahn. Ein Skifahrer aus den Agglomerationen Luzern oder Zug, der im Skigebiet Andermatt-Sedrun seinem Sport frönen will, wird deshalb kaum auf den Zug umsteigen. Gleiches gilt für die Ortsansässigen im oberen Urner Reusstal bzw. der Leventina, die in die benachbarten Agglomerationen zur Arbeit fahren.
- Rollmaterial: Touristen reisen mit sperrigem Gepäck (Rucksäcke, Skis, Snowboards, Velos) in die Berge. Gerade die Gotthardregion ist mit ihrer Konzentration an Alpenpässen im Sommer ein Eldorado für Velofahrer. Enge Hocheinstiege und ein sehr beschränktes Platzangebot führen bei Grossandrang zu einem zögerlichen Fahrgastwechsel. Mit den vielen Halten sowie einer nur langsam beschleunigenden Lok sind die Gotthard-IR viel zu langsam. Der geplante Einsatz von Flirt-Zügen von TILO als RegioExpress zwischen Bellinzona und Erstfeld führt gerade in diesem Bereich zu einem Fortschritt: Sie sind spurtstark, haben Tiefeinstiege, breite Türen und einen grossräumigen Einstiegsbereich. Der niedere Sitzkomfort hat bei sportlichen Touristen ohnehin geringere Priorität. Und die von Pro Bahn beanstandete fehlende Zugbegleitung ist für die meist sehr ortskundigen Touristen wenig wichtig.
- Umstieg in Erstfeld: Pro Bahn kritisiert heftig das neu notwendige Umsteigen in Erstfeld. Ein Zugwechsel stellt nach meiner persönlichen Meinung doch kein Problem dar, wenn er auf dem gleichen Bahnsteig erfolgen kann und das Rollmaterial einen bequemen Umstieg zulässt. Ersteres wird in Erstfeld der Fall sein. Das zweite

wird dann der Fall sein, wenn die SBB, was ich mir erhoffe, nach dem Ausbau zwischen Zug und Arth-Goldau sowie am Axen bezüglich IR-Rollmaterial auf die neuesten Doppelstockzüge KISS von Stadler umsteigt. Diese sind im Vergleich zu den Flirts noch deutlich geräumiger und ebenfalls sehr spurtstark.

- Fazit: Ich rate Pro Bahn, sich in der Kritik am Gotthard-Betriebskonzept zurückzuhalten und den SBB die Chance zu geben, ihr neues Konzept einmal zu testen. Dies auch aus Glaubwürdigkeitsgründen. Falls es Schwierigkeiten geben wird, kann Pro Bahn immer noch intervenieren.

Urs Michel, Wila

Alarmstufe rot

Die Aufhebung der B-Züge ab Zürich bzw. Luzern über den Berg ist undiskutabel. Der Verkehr, der bis anhin mit diesen Zügen abgedeckt wurde, hat überhaupt nichts mit dem Schnellverkehr aus dem Raum Zürich/Luzern/Basel durch das grosse Loch nach Bellinzona und weiter nach Italien zu tun! Irgendwelche Kreise wollen sich bei dieser Gelegenheit aus der Verantwortung stehlen.

Beispiel: Wie stellt man sich eine Fahrt ab Brugg AG nach Andermatt vor? Oder ab Döttingen? Umsteigen in Zürich (evtl. Olten), Arth-Goldau, Erstfeld, Göschenen. Eventuell will man ja noch auf den Nätschen oder nach Realp, vom Goms ganz zu schweigen; also vier bis fünf Mal umsteigen mit Ski und Gepäck. Die versprochenen Direktzüge bis Göschenen, ein- bis zweimal und nur in der Saison, sind absolut ungenügend. Wie sähe es mit den Anschlüssen aus? Ins obere Goms ist es jetzt schon katastrophal.

Nur um die etwas komische Organisation TILO zu alimentieren, soll weiten Kreisen die vernünftige Art einer Reise ins die Regionen Urseren, Oberalp, obere Leventina und oberes Goms genommen werden? Da die Strecke ja in Betrieb bleibt, müssen auch diese Züge bleiben; was soll denn sonst dort fahren? Ein Flirt nur wegen den grossen Fenstern (Argument SBB) nach mehrmaligem Umsteigen mit eventuell schlechten Anschlüssen? Die TILO-Züge müssten ja in Bellinzona wieder ins S-Bahn-Konzept „Tessin“ passen.

Ein allfälliges Kosten- oder Konzessionsargument ist scheinheilig; auch die Flirts sind nicht gratis. Die Kilometerleistungen wären nicht wesentlich geringer. Mit den neu abzuliefernden Doppelstockzügen werden wohl einige EW4 zur Verfügung stehen. Irgendwo wird hier gemauschelt. Die ganzen Massnahmen sind ein Bärendienst für den öV, da man doch allgemein bemängelt, dass der Freizeitverkehr noch viel zu viel mit dem Auto gemacht wird.

Ich bitte Sie, sich vehement für eine vernünftige Lösung einzusetzen – ich denke, dass Verbündete ins Boot geholt werden sollen und den Benützern das drohende Unheil jetzt schon vor Augen geführt werden sollte.

Hans Jaggi, Brugg

Mit der MGB bis Erstfeld

Könnte Andermatt nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels mit der Matterhorn-Gotthardbahn (MGB) direkt ab Erstfeld oder gegebenenfalls ab Altdorf erreicht werden? Eine Lösung mit Zugang nach Andermatt ab Erstfeld ohne Umsteigen in Göschenen müsste für die Entwicklung der aufstrebenden Ferienregion Andermatt von Interesse sein. Der Zugang von Norden nach Andermatt mit dem angrenzenden Furka- und Oberalpgebiet würde dadurch wesentlich attraktiver. Im Rahmen einer Feasibility Studie sollte folgendes Konzept bezüglich politischer, wirtschaftlicher und technischer Realisierbarkeit Gegenstand von näheren Abklärungen sein:

Durch Anpassung der heutigen Bahnlinie Erstfeld – Göschenen könnten die Züge der Matterhorn – Gotthardbahn (MGB) in Erstfeld den Anschluss an den internationalen Verkehr herstellen. Dies könnte beispielsweise durch folgende Massnahmen erfolgen:

- ein Gleis der bestehenden Doppelspur auf Meterspur umbauen, wodurch betrieblich zwei parallele Einspurstrecken Erstfeld – Göschenen entstünden,
- in einem der beiden bestehenden Gleise eine dritte Schiene einlegen (analog Chur – Ems); die MGB könnte nur im Einspurbetrieb verkehren,
- eines der beiden bestehenden Doppelspurgleise entfernen, das verbleibende Gleis auf ein Dreischiengleis erweitern.

Ob Fahrzeuge mit umspurbaren Drehgestellen (einschliesslich Triebfahrzeuge) für die Verwendung bei der MGB und auf der SBB-Strecke für diesen Fall realistisch sind, wäre ebenfalls zu analysieren.

Auf längere Sicht wäre schliesslich zu prüfen, ob der seinerzeit vorbereitete Ausgang des Furka-Basistunnels Richtung Bedrettot (Bedrettofenster) für eine spätere Bahnlinie via Bedrettot ins Tessin aktiviert werden könnte. Mit solchen Massnahmen könnte die vorhandene Infrastruktur der Bergstrecke, die historisches Erbe darstellt, erhalten und sowohl sinnvoll als auch nutzbringend weiterverwendet werden.

Hans-Karl Pfyffer, Düringen

Womit beschäftigen Sie sich im Zug?

Pro Bahn Schweiz hat einen Schreibwettbewerb ausgeschrieben. Das Pro-Bahn-Ressort Dienstleistungen hat als Jury fungiert und ein Urteil gefällt. Die Gewinner sind: Im ersten Rang ex aequo die Texte Nummer 3 von Suzanne Wyss und Nummer 5 von Rudolf Bühlmann sowie im dritten Rang der Text Nummer 8 von Julia Knoth. Besten Glückwunsch an die Gewinnerinnen und den Gewinner! Sie erhalten eine Fahrt im Speisewagen von Bern nach Brig. In Brig gibt es zudem eine Besichtigung des SBB-Kundencenters.

Text 1: Ort der (fast) unbegrenzten Möglichkeiten

Zugfahren bietet mir (fast) unbegrenzte Möglichkeiten in verschiedenen Lebenssituationen das Optimum zu erreichen! Was ich im Zug – je nach Situation und Stimmung – mache:

- lesen (Fachliteratur oder endlich wieder mal ein gutes Buch)
- arbeiten (Büroarbeit)
- Mails abarbeiten
- die Landschaft geniessen und die Seele baumeln lassen
- essen
- Beziehungen pflegen, Zeit für Familie oder Freunde haben
- beten und Bibel lesen (auch auf dem Notebook)
- aufschreiben, was mir in den Sinn kommt und wichtig ist
- Träume in Gedanken umsetzen
- komponieren
- Bilder bearbeiten auf Notebook
- dösen oder schlafen
- das Nichts-müssen-tun geniessen

Was ich nicht mache:

- telefonieren (der verbale Müll vieler Handy-nutzer ist lästig)

Ich verbringe viele Stunden im Zug. Zugfahren verhilft mir zu mehr Lebensqualität und frei verfügbarer Zeit, wenn ich nicht Zug fahre.

Peter Blaser

Text 2: Lesen, Sinnieren, Geniessen

Eigene Post anschauen, lesen, Morgen- oder Mittagessen, etwas trinken, mit Laptop arbeiten – je nach dem was ich noch erledigen will. Und wenn ich mir den zeitlichen Luxus erlauben kann, sinnieren und die vorbeiziehende Landschaft geniessen.

Brigitte Herzig

Text 3: Bewegung, Begegnung, Kontemplation

Soll ich von heute erzählen oder von den Sechzigerjahren, als ich fast 7 Jahre lang mit der SBB nach Zürich ins Gymi pendelte? Mit GA seit 35 Jahren, was heisst, dass ich ein- und umsteigen kann, wo ich will – im TEE früher, im ICE, im Saurer-Postauto, im Doppelstöcker, IR oder im Tram/Drämmli, im Stadtbuss, im Ruftaxi ins hinterletzte Bündnertal. Schwer bepackt mit Rucksack und Tourenausrüstung oder ganz leicht mit Mäppli oder Abendtäschli unter dem Arm. Im Sommer und Herbst oft auch in Velobegleitung.

3000 Zeichen reichen nicht, um von den vielen Begegnungen und Erlebnissen in Zug, Tram und Bus zu erzählen, zwar eher nicht zu Pendlerzeiten.

Einmalig: letzten Sommer am Mittag im IR von Zürich: ein sehr junges Paar aus Indien auf Hochzeitsreise, sie mit rosa Söckchen und Flip-Flops bei Temperaturen um die 12 Grad, der Himmel grau verhangen und nass – sie finden das Wetter ehrlich grossartig, darum sei die Landschaft so schön grün. Nein, ein Mädchen sei ihnen ebenso willkommen wie ein Bub. Wir kamen ins Gespräch, weil ich die Auskunft des Kondis für die Weiterfahrt zum Rheinfluss ergänzte und riet, anstatt 30 Minuten auf den Zug zu warten mit dem Bus von Schaffhausen nach Neuhausen zu fahren. Die Verabschiedung war sehr herzlich, wir tauschten Mailadressen und umarmten uns auf dem Perron.

Obligatorisch: auf meiner häufigsten Reiestrecke zwischen Zürich und Schaffhausen schaue ich auf der schön hohen Eglisauer Brücke immer Rheinaufwärts und -abwärts, um kurz einen Blick aufs Wellenspiel, die wechselnden Farben des Wassers und des Himmels und auf die Böötli zu erhaschen.

Ihr seht: mit dem ÖV unterwegs sein ist Bewegung und Begegnung und Kontemplation, aber häufig auch Arbeit. Ich breite dann Unterlagen aus, stecke den Compi ein und bin froh um meinen Klassenwechselplatz (nur im IR – in den S-Bahnen ist dafür das Platzangebot auch in der 1. Klasse ungenügend)!

Suzanne Wyss

Text 4: Ein Ort für Vokabeln

Womit ich mich im Zug beschäftige? Mit Vokabeln (was ich daheim nie machen würde!). „Es Bigeli Wörtli-Chärtli“ habe ich immer dabei, mit deutschen Vokabeln hinten, italienischen oder englischen vorne.

Die Kärtchen sind klein und leicht, lassen mich zum Fenster hinaus schauen, wenn es sich lohnt, und meinem Freund zuhören, wenn er mir etwas sagen will. Unterbrechen ist kein Problem; man verliert ja nicht den Zusammenhang.

Vokabeln repetieren hält den Geist wach; beim Lesen werde ich schnell schläfrig.

So wird mir die Zeit nie lang, und wenn ich am Ziel ankomme, bin ich befriedigt, weil ich etwas für meine Fremdsprachen gemacht habe. Sehr zu empfehlen für alle, die etwas lernen wollen oder müssen.

Katharina Jaun

Text 5: Himmlischer Kaffeeduft

Himmlisch der Kaffeeduft, der sich ausbreitet. Der Kellner aus Sri Lanka ist bereits in der Nähe angelangt. Ich gable noch die Resten des Reissalates, bereichert mit Peperoni und Fleischresten vom Vortag aus dem Tuppergeschirr auf und freue mich schon jetzt auf die Fortsetzung des Menus.

Kaffee ist angesagt, Kaffee so richtig in Verwöhnart überreicht – dem Fahrgast, der im halbleeren Zug auf zwei bequemen Sesseln eingerichtet, die Füsse auf der weichen Unterlage der Mammutjacke, die Beine noch abgedeckt mit dem „Bund“ vom 21. Februar (Schutz gegen allfällige Salatsaucen-Spritzer) und die Stöpsel des MP3 in den Ohren, wo die ABBA weiterhin den Liebeskummer besingen: „The winner takes it all“. In rasendem Tempo verlassen wir den Tunnel nach Puidoux-Chexbres und der Blick auf die geliebte Léman-Gegend wird frei. Die Savoyer-Alpen, bedeckt mit weissen „bérets“, die Rebberge in ihrem verdienten Winterschlaf und die Seeoberfläche dem Geniesser entgegenblinkend, die Sonnenstrahlen dramatisch reflektierend.

Und nun steht er neben mir, der Kellner mit seiner einmaligen Einrichtung des Servicewagens nach dem Prinzip des maximalen Angebotes auf engster Fläche und als Krönung stolz die Cafeteria aufgepfropft. Alles läuft professionell schnell ab. Das Lächeln des Herrn T., der „sound of running coffee“, die feine Duftwolke, das elegante Deponieren des Pappbechers, des Zuckers etc. auf dem Tischchen, die Bezahlung, das Trinkgeld dazu, der gegenseitige Dank und der erste Schluck, der beste und heisseste, der meinen Gaumen erfreut. Zum Glück bleibt noch genügend Zeit zum Genuss bis Lausanne, wo ich den Zug verlassen und auf den Kreuzfahrt-Dampfer nach Thonon-les-Bains umsteigen werde.

Rudolf Bühlmann

Text 6: **Zwischen Gefühlschaos und Bauaufträgen: Die Kunst gratis mitzuhören**

es gibt ein früher und heute. damals schaute ich aus den immer dichter werdenden fenstern, genoss die gegenden, studierte häuser und zählte katzen und hunde um die wette.

heute telefoniere ich. dies, obwohl ich kein cooler handybesitzer bin. ich nehme die billigere variante. sie ist gratis. dies ist der preis, den man für die mögliche lästigkeit bezahlt. ich höre mit. bei der lautstarken ungeniertheit ist dies ein muss. an der aufdringlichkeit kann man nicht vorbeidösen. geht nicht! wenn zum beispiel die junge frau den anruf des seit einigen minuten exfreundes entgegennimmt und nicht verstehen kann, weshalb er das liebesende per sms nicht akzeptiert, dann ist man als passagier mittendrin im gefühlschaos. „aha, du willst reden? okay, ich habe zeit!“ und dann werden alle argumente des enttäuschten hengstes zerpfückt. gnadenlos. bis ins detail. er wird auseinandergenommen, da fliegen deftigste vorwürfe durch die abteile, und die abrechnung verläuft ohne hemmung und stil in aller öffentlichkeit. die ruhe im ew IV beweist, dass über 40 reisende das schmerzliche ende einer einst so zarten beziehung miterleben müssen.

oder dann ist da jener bauführer, der im nonstop-ic zwischen zürich und sargans zwölf

anrufe rund um eine überbauung tätigt. da wird alles bestellt, was eine baustelle ausmacht. termine werden fixiert, expertisen beauftragt, arbeiter verpflichtet, verschiebungen gemeldet, verbal kies gesiebt und beton gemischt. und jedes gespräch beginnt in derselben penetran-ten tonlage mit den worten: „ja hallooo, johnny stecher* am apparat.“ jeder anruf dauerte etwa vier minuten. reine sprechzeit=48min. die fahrt dauert exakt 55 minuten. die differenz von sieben minuten reichen noch für privat-anruf nummer 13: „schatz, ich bin gleich da. nein nein, ich konnte alles schon erledigen.“

wir sind auch erledigt. mit wir meine ich auch jene mitreisenden, die ab etwa telefonat sieben die begrüßung „ja hallooo, johnny stecher am apparat“ jedes mal und immer lauter mitsprachen. ich glaube, er ist der einzige, der dies nicht bemerkt hat.

und in der zukunfft? da pendle ich beim pendeln. ich werde vermehrt das heil in der flucht suchen und dies im nächsten wagen oder noch weiter weg. verschont von homestorys möchte ich wieder rausschauen und erfahren, ob immer noch mehr hunde als katzen dem trassee folgen. (*name geändert)

werner wolgensinger

Text 7: **Überlegen und Schreiben**

Eigentlich beschäftige ich mich schon vor der Abfahrt damit, dass ich mich im Zug beschäftigen kann. Wenn es geht, wähle ich Zugverbindungen aus, die möglichst viel Platz bieten und nicht viel Umsteigen nötig machen. Ich nehme so auch längere Fahrzeiten in Kauf. Und wenn ich dann im Zug eingestiegen bin, beschäftige ich mich mit der Suche nach einem guten Platz. Ich fahre 1. Klasse und am liebsten habe ich vier Plätze für mich alleine.

Damit ich mich im Zug beschäftigen kann, brauche ich Platz: Tisch für den Laptop und freien Nebensitz für die Mappe. Ganz komfortabel sind die ICN mit den langen Klappstischen; und wenn ich ein ganzes Viererabteil für mich habe, kann ich mich da wie an einem Pult einrichten. Praktisch sind die Wagen mit den blauen Klappstischen; der Platz ist zwar beschränkt, aber der

Tisch auf der richtigen Höhe. Ganz mühsam sind die kleinen Tische, der Laptop hat darauf kaum Platz und droht bei jeder Schwankung abzustürzen. Zum Schreiben muss ich – wie jetzt im IR nach Bellinzona – den Laptop auf die Knie nehmen, dafür habe ich auf dem Tischli Platz für die Ablage der Dokumente. Sollte aber jemand vis-à-vis sitzen, hätte ich nur auf die Hälfte des Tischlis Anspruch. Völlig unbequem sind die Plätze in den Flirts der Zuger S-Bahn.

Ich beschäftige mich also mit dem Laptop, d.h. mit Arbeit. Ich verarbeite Mails, schreibe Berichte und Konzepte, gestalte Präsentationen. Ich habe in den letzten Jahren hunderte Stunden im Zug verbracht und gehörte zu den Vielfahrern, jenen Abzockern also, die mehr Fahrleistung in Anspruch nehmen, als sie mit dem GA bezahlen.

Mein Arbeitsweg führte mich über zweieinhalb Stunden zwei bis vier Mal in der Woche nach Bern, oder nach Basel. Meistens konnte ich diese Zeit optimal nutzen. Ich schätzte es sehr, so zu arbeiten und es war keineswegs so, dass ich nur in den Bildschirm starrte und nichts von der dahinfliegenden Aussenwelt wahrnahm. Im Gegenteil: Zum Konzipieren und Schreiben am Laptop gehört auch das Überlegen, und da gibt es nichts Besseres als aus dem Fenster zu schauen und die Gedanken laufen zu lassen.

Womit ich mich aber nicht beschäftigen möchte: Das Zuhören der geschäftlichen Telefonate oder des lustig-lauten Geplauders von Pensionierten-Ausflüglern. Als für mich vor Jahren das weite Pendeln begann, schenkte mir meine Frau einen iPod; ich hätte vorher nie geglaubt, dass Musik aus den Kopfhörern die Konzentration fördert.

Nun hat sich etwas verändert. Seit einem Monat bin ich damit beschäftigt, dass ich mich weitgehend selber beschäftigen kann. Ich habe noch einzelne Aufträge, also werde ich immer noch reisen müssen, aber weniger als vorher. Es kann durchaus auch sein, dass ich in den Zug steige, um solche Geschichten wie diese zu schreiben.

Bruno Bollinger

Fortsetzung auf Seite 22 mit Text Nummer 8

Sorge um Gotthard-Bergstrecke

Sektionen Zentralschweiz und Tessin werden aktiv.

PBS Die Zukunft der Gotthard-Bergstrecke gibt in den direkt betroffenen Sektionen von Pro Bahn Schweiz viel zu reden. Die Sektion Zentralschweiz verabschiedete an ihrer Mitgliederversammlung am 14. April 2015 in Luzern eine Resolution, die den Bund auffordert, dafür zu sorgen, dass

- das Bundesamt für Verkehr (BAV) aktiv mitwirkt, dass die Transportunternehmungen zusammen mit den Kantonen Uri und Tessin gemeinsam zu einer Lösung finden, um weiterhin einen umsteigefreien Verkehr auf der Gotthard-Bergstrecke sicherzustellen;
- Rollmaterial eingesetzt wird, das sowohl dem Bedarfsverkehr als auch dem Tourismusverkehr optimal dient;
- die Gotthard-Bergstrecke als Ausweichstrecke bei Unterbrechungen bzw. Notfällen und vor allem auch als national bedeutendes Denkmal erhalten bleibt.

Auch die Tessiner Sektion von Pro Bahn (Associazione degli utenti del trasporto pubblico –Astuti) ist im April mit einer Medienmitteilung an die Öffentlichkeit gelangt, in der sie ihrer Sorge um die Zukunft der Gotthard-Bergstrecke Ausdruck verleiht. Man befürchtet insbesondere, dass nach dem Ende der Fernverkehrskonzession an die SBB im Dezember 2017 die Strecke deklassiert wird. Uri und die Leventina könnten dafür die Zechen bezahlen. Insbesondere stören sich die Vertreter von Astuti daran, dass die öffentliche Diskussion im Tessin einzig auf die Verdoppelung des Gotthard-Strassentunnels fokussiert, während die Gotthard-Bergstrecke vollkommen vergessen geht.

Auch Optionen für eine Wiederaufnahme des Autoverlads am Gotthard-Bahntunnel müssten nach dem Vorbild von Lötschberg, Verena und Furka geprüft werden.

Fortsetzung von Seite 21

Text 8: Langweilig wird das nie

Beschäftigung im Zug... da braucht's gar keine Hilfsmittel, da ist immer etwas los. Zum Beispiel morgens – da sind die Schülerinnen, die sich über die Lehrer amüsieren. Oder die Studentin, die ein perfektes Make-up hinlegt trotz wackelnder S-Bahn. Und die zwei Jungs, die sich über die neuesten Smartphones austauschen, so dass ich jetzt auch weiss wie die Akkupflege funktioniert und dass ich mein Telefon ab und zu ausschalten sollte.

Am Wochenende, wenn es mit dem Zug durch die Schweiz geht, geniesse ich die Landschaft und erfahre nebenbei lustige Urlaubsgeschichten der Gruppe im Viererabteil nebenan auf dem Heimweg aus den Ferien. Gerade jetzt im Frühling lohnt sich der Blick aus dem Fenster... wenn es langsam immer grüner wird, je weiter man Richtung Basel kommt. Oder wenn sich plötzlich ein wunderschöner Blick auf das gesamte Bergpanorama auftut, mit dem man hier gar nicht gerechnet hätte.

Wenn wir mal nicht wissen, was unternehmen... einfach mal losfahren. Und wenn die Erhebung über die Benutzung der Fahrausweise stattfindet, einfach eine Ortschaft nennen – mit

etwas Glück hat die Zugbegleitung gleich noch eine gute Idee, was man dort machen könnte... und wir ein Sonntagsprogramm. So wie letzstens, als wir so zur Besichtigung des unterirdischen Sees in St. Leonard gekommen sind.

Und auch einfach die Mitreisenden beobachten ist immer spannend. Oft fange ich an zu überlegen, wer wohl wie zu wem gehört. Und versuche, aus den Gesprächsteilen, die man oft mithören muss, ob man will oder nicht, eine vollständige Geschichte zu basteln. Versuche zu erraten, wo die Leute wohl hinfahren und was sie dort vorhaben – arbeiten, jemanden besuchen, wandern oder etwas besichtigen? Auch bekannte Gesichter sieht man als häufiger Zugfahrer immer mal wieder. Ob der mit den kurzen grauen Haaren wohl heute mal später gegangen ist oder gerade Ferien hat? Und wieso steigt dieser denn heute an einem anderen Ort aus als sonst? Und schon kann man sich die nächste Geschichte ausdenken. Langweilig wird das so nie... denn es gibt genug spannende Leute, die im öV unterwegs sind.

Julia Knoth

Gönner Pro Bahn

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

BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

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

Eine DV im Zeichen des Wassers

Bericht von der PBS-Delegiertenversammlung 2015 in Basel.

PBS „Wasser ist zum Waschen da“: Mit dem Text dieses Lumpenliedes begrüßte Präsident Kurt Schreiber die rund 40 Delegierten, welche am 11. April zur Delegiertenversammlung 2015 nach Basel an den Sitz des Port of Switzerland (Basler Rheinhäfen) gereist waren. Tatsächlich ist das Wasser nicht nur für die körperliche Hygiene, sondern auch als Verkehrsträger sehr wichtig, erfüllte es doch diese Funktion weit vor Einführung der Eisenbahn.

CEO Hans Peter Hadorn vom Port of Switzerland erläuterte die Geschichte, Aufgaben und Zukunftsaussichten der Basler Rheinhäfen. Allein 10 bis 12 Prozent aller Importe kommen über den Rhein in die Schweiz, zirka 30 Prozent aller Mineralöltransporte erreichen unser Land auf dem Wasserweg. Eindrücklich sind auch die Mengen, welche auf einem einzigen Rheinschiff – Leichter genannt – von 180 Metern Länge transportiert werden können. Es sind 348 20-Fuss-Container (ca. 6 Meter Länge). Die gleiche Menge müsste entweder mit 216 Bahnwagen oder 174 Lastwagen transportiert werden.



Das PBS-Präsidium in Basel: Bruno Oberle, Kurt Schreiber, Cornelia Schmid, Heinz Villa.

Bild: André Guillaume

Rechnung 2014 mit geringem Defizit

Auch die Personenschiffahrt auf dem Rhein entwickelt sich erfreulich, allein letztes Jahr nutzen 130 000 Personen dieses Angebot. Die Basler Rheinhäfen erstrecken sich über ein bedeutendes Gebiet und umfassen Anlagen in Birsfelden, Muttenz und Basel-Kleinhüningen. In Weil am Rhein soll der dortige Hafen weiter ausgebaut werden. Von den Basler Rheinhäfen aus werden rund zwei Drittel der Güter per Bahn weiter transportiert, dabei ist ein jährlicher Zuwachs von rund 5 Prozent zu verzeichnen.

Der statutarische Teil wurde also mit einem Liedtext eröffnet. Er schloss auch mit einem wahrhaftig gesungenen Lied, nämlich dem Geburtstagsständchen für das aus Zürich angereiste Geburtstagskind Urs Schaffer. Die statutarischen Traktanden konnten zügig durchberaten werden; Rücktritte oder Neuwahlen waren nicht zu verzeichnen und die finanzielle Lage darf als befriedigend bezeichnet werden. Die Jahresrechnung 2014 hat mit einem leichten Defizit abgeschlossen. Neben diesen Themen kam aber auch der persönliche Gedankenaustausch

nicht zu kurz, sei dies bei Kaffee und Gipfeli zu Beginn oder später beim Apéro oder beim Mittagessen. Nachher konnte noch ein Blick aus der Vogelschau vom 45 Meter hohen Bernoulliturm, der auch als Getreidelager dient, auf die Hafenanlagen geworfen und anschliessend die sehenswerte Ausstellung „Verkehrsdrehscheibe Schweiz – unser Weg zum Meer“ besucht werden.

Die Delegiertenversammlung 2016 wird am 9. April 2016 in Schaffhausen stattfinden.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

OSTSCHWEIZ

Dr. Benedikt Zeller, Präsident
Zürcherstrasse 9, 7320 Sargans
T 081 723 05 17
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

TICINO ASTUTI

Elena Bacchetta, Präsidentin
Via Pometta 8a, 6500 Bellinzona
T 076 474 21 79
elena.bacchetta@gmail.com

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

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

Fest in Bauma

Ein Hinweis vom Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DZVO): Am Fahrsonntag, 6. September 2015 wird die historische Bahnhofhalle in Bauma eingeweiht. Ein tolles Rahmenprogramm ist in Vorbereitung, aber noch nicht druckreif. Es wird auf der Homepage www.dvzo.ch aufgeschaltet. Mit der „Entdeckung“, der Übernahme und dem Wiederaufbau der mittlerweile vom Bundesamt für Kultur (BAK) als Baudenkmal von nationaler Bedeutung eingestuft Personenhalle des ersten definitiven Bahnhofs der Stadt Basel gelang dem DZVO ein echtes Husarenstück.

ETCS Lösungen

Immer wenn es darauf ankommt, hat Thales die richtige Antwort

KAPAZITÄTserweiterungen

Bis zu 40% mehr Streckenkapazität ohne zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur

INTEROPERABILITÄT

Durchgängiger Schienenverkehr auch über nationale Grenzen

SYSTEMINTEGRATION

Konzeption und Lieferung nahtloser Lösungen der Leit- und Sicherungstechnik

ENERGIEEINSparungen

Reduzierung des Energieverbrauchs um mehr als 10%

LEBENSzykluskosten

Optimierte Effizienz bei Außenanlagen, Betriebskosten und Instandhaltung

Jeden Tag werden Millionen von kritischen Entscheidungen in der Nutzung des Schienennetzes getroffen. Thales steht dabei im Mittelpunkt. Als weltweit führender Lieferant von ETCS-Technologie sorgen wir seit über 70 Jahren dafür, dass der Bahnverkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher wird. Wir waren Vorreiter bei der ETCS-Einführung und unsere kundenorientierten, integrierten Technologien liefern konkurrenzlose Signal- und Steuerungslösungen. Wir helfen Entscheidungsträgern bessere Entscheidungen in kritischen Situationen zu treffen. Überall und gemeinsam mit unseren Kunden machen wir den Unterschied.