

AZB

CH-3178 Bössingen
PP/Journal

Post CH AG



Bild: BLS

Barrierefreie Mobilität

Viel ist passiert, viel bleibt zu tun: öV für mobilitätseingeschränkte Personen

Mit Schwachstellen: Der neue FV-Dosto der SBB im Kundentest
Kampagne lanciert: Zugreisen statt Flugreisen



Karin Blättler

Präsidentin
Pro Bahn Schweiz

D Kritik nicht nur unser selbst willen

Im ersten Jahr als Präsidentin von Pro Schweiz habe ich erlebt, dass Pro Bahn als ernsthafter Ansprechpartner von Bahnunternehmungen und ganz allgemein von der öV-Branche wahrgenommen wird. Pro Bahn wird um die Meinung gefragt, auch dann, wenn im Voraus klar ist, dass unterschiedliche Auffassungen in Bezug auf die Bedürfnisse der öV-Kundinnen und -Kunden bei öV- und Dienstleistungsangeboten bestehen. Wir sind darüber dankbar. Denn Pro Bahn arbeitet für Verbesserungen im öV im Sinn der Kundinnen und Kunden. Unsere Kritik zielt in diese Stossrichtung. Der Umgang mit Kritik ist aber nicht immer ganz einfach. Sowohl Kritiker als auch Kritisierte tun sich oftmals schwer damit. Uns geht es um die Sache. Eigentlich wollen wir doch alle dasselbe: Zufriedene öV-Kunden!

F Critiquer à de bonnes fins

Pour ma première année en tant que présidente de Pro Rail Suisse, j'ai observé à quel point Pro Rail est considéré comme un interlocuteur de poids par les entreprises ferroviaires, et d'une manière générale, pas le secteur des transports publics. L'opinion de Pro Rail est requise. Et ce, même lorsqu'il est établi que l'avis concernant les offres et services de la branche, diverge des prestataires de service. Et nous en sommes reconnaissants, parce que Pro Rail s'emploie à l'amélioration des transports publics dans l'intérêt de la clientèle. Et c'est dans ce sens que s'oriente notre évaluation. Il n'empêche, qu'il n'est pas toujours aisé de gérer la critique, peut importe dans quel camp on se trouve. Pour nous, il en va de la question centrale, celle visée par toutes les parties, soit la satisfaction des voyageurs!

I Pro Bahn e critica costruttiva

Nel corso del mio primo anno di attività quale presidente di Pro Bahn Schweiz ho constatato con piacere che le aziende ferroviarie e più in generale le aziende che si occupano di trasporti pubblici prendono in seria considerazione Pro Bahn. Pro Bahn viene interpellata anche quando è chiaro fin dall'inizio che i pareri sono diversi. Per noi è molto importante poter esprimere le nostre considerazioni in merito ai bisogni dell'utenza poiché lo scopo di Pro Bahn è ottenere miglioramenti a favore dell'utenza dei trasporti pubblici. Tutte le nostre riflessioni e critiche vanno in questa direzione. Non è sempre facile esprimere rispettivamente accettare una critica ma l'obiettivo che tutte le parti coinvolte si prefiggono di raggiungere è uno solo: migliorare la soddisfazione della clientela, aver degli utilizzatori di trasporti pubblici felici!

Inhalt

Schwerpunkt „Barrieren im öV“

Intro: Viel ist passiert, viel bleibt zu tun	3
Begleitung eines Rollstuhlfahrers	4-5
Begleitung eines Sehbehinderten	6-7
Barrieren gibt es auch für Familien	8
Appenzeller Bahnen und BehiG	9

Aktuell

Der neue FV-Dosto im grossen Test	10-11
Nachrichten 1	13
Astuti-Debatte: Liberalisierung im öV	14
Zürcher Schifffahrt: Ende für Fünfliber	15
Selbstfahrende Busse und automatisierte Bahnen	16-17
Nachrichten 2	18
Aktion: Zugreisen statt Flugreisen	19
Bahnhochgeschwindigkeit in Europa	20

Leserbriefe

Pro Bahn

Fahrplan 2019: Luzern unzufrieden	22
Gelbe Klasse: Sektion ZH bei PostAuto	23

Impressum

InfoForum 2/2018, Versand: 6. Juni 2018

Herausgeber und Inserate

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Mitarbeit Pro Bahn: Karin Blättler, Edy Bernasconi, Bastian Bommer-Denss, Marcel Burlet, Edwin Dutler, Stephan Frei, Daniel Mange, Michael Strasser, Andreas Theiler, Kaspar Woker.

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2018, Versand: 5. September 2018
Inserate- und Redaktionsschluss 16. August 2018
InfoForum 4/2018, Versand: 5. Dezember 2018
Inserate- und Redaktionsschluss 15. November 2018

Von Hürden und Barrieren

Für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität ist die Nutzung des öV immer noch kompliziert. Bei potentiellen Bahnkunden wiegt die Pflicht zur Reservation schwer.

Gerhard Lob In Erwartung des wichtigen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zu den neuen Fernverkehrszügen FV-Dosto (siehe Kasten) und ohne auf den Rechtsstreit eingehen zu wollen, beschäftigt sich das InfoForum in dieser Nummer mit der Frage, wie Menschen mit Behinderungen sich im öffentlichen Verkehr bewegen können. Was sind ihre Schwierigkeiten? Welche ihre Erfahrungen? Aber auch: Was bedeuten die Vorschriften für Eisenbahnunternehmen?

Ein Beispiel ist der Fall von Aurora Savoldo. Die 25-jährige Tessinerin ist in Folge eines Unfalls seit sechs Jahren an den Rollstuhl gefesselt. Die Paraplegikerin und ausgebildete Sozialarbeiterin wohnt in der Nähe von Lugano. „Hier im Kanton Tessin bewege ich mich praktisch nie mit dem öV“, erzählt sie. Um zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen, müsste sie drei verschiedene Busse nehmen und somit zwei Mal umsteigen – ein Ding der Unmöglichkeit. Daher nimmt sie das eigene Auto.

Wenn sie in die deutsche Schweiz fährt, verlässt sie sich ebenfalls auch auf das eigene Auto, selbst wenn dies mit Wartezeiten vor dem Gotthard-Strassentunnel verbunden ist. „Ich würde gerne mit der Bahn fahren, aber ich muss mich dann frühzeitig an das Call-Center Handicap wenden und verbindlich reservieren“, sagt Aurora Savoldo. Doch häufig entscheide sie sich spontan für eine Reise. Doch dies gehe beim Bahnfahren nicht, solange es noch Barrieren gebe. Dazu kommt ein weiteres Problem: „Die Toiletten in den Zügen sind häufig verschmutzt – ich muss mich aber setzen.“

Auch Busfahren ist alles andere als einfach. Im Raum Bern habe sie schlechte Erfahrungen gemacht: „Busfahrer helfen häufig nicht beim Einsteigen.“ Sie müsse also oft fremde Personen um Hilfe bitten. Und nicht alle, die hilfsbereit seien, seien praktisch veranlagt. Zudem sei es nicht angenehm, ständig um Hilfe bitten zu müssen.

Der Mangel an Autonomie, Spontaneität und Unabhängigkeit ist wohl der Hauptgrund für Menschen mit Behinderungen, warum sie auf den öV verzichten,



Erstfahrt des neuen Fernverkehrs-Doppelstockzugs der SBB auf der Strecke Zürich–Olten–Bern mit Thea Mauchle, Präsidentin der Behindertenkonferenz Kanton Zürich (26. Februar 2018).

Bild: SBB



„Lieber mit dem Auto“:
Paraplegikerin
Aurora Savoldo.
Bild: zvg

wenn sie Alternativen haben. „Klagen über die nötige Vorlaufzeit bei der Reservation von Zügen hören wir am meisten“, sagt Sara Martinetti, Sprecherin des Vereins „inclusione andicap ticino“. Sie anerkennt allerdings, dass in den letzten Jahren sehr viele Anstrengungen unternommen wurden, Barrieren zu beseitigen und die Benutzung des öV leichter zu gestalten. „Mit den Flirt-Zügen in der S-Bahn TILO geht es schon ganz gut“, so Martinetti. Auch die umgebauten Bahnhöfe in Bellinzona und Lugano seien zufriedenstellend, abgesehen von einigen Problemen mit der Signalisierung für Sehbehinderte. Bei Bushaltestellen investiere der Kanton viel Geld, um eine Erhöhung der Kantone zu erreichen. Der Verein „inclusione andicap ticino“ führt seinerseits Sensibilisierungs- und Weiterbildungskurse für Busfahrer durch, um sie im Umgang mit Menschen mit Behinderungen zu schulen.

BVG entscheidet

Gerhard Lob Noch ist nicht definitiv entschieden, ob die neuen SBB-Doppelstockzüge für den Fernverkehr (FV-Dosto) dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entsprechen. Das Risiko von späteren Anpassungen der fertiggebauten Züge müssen allenfalls die SBB tragen. Das Bundesverwaltungsgericht (BVG) beschäftigt sich derzeit mit einer entsprechenden Beschwerde des Verbands „Inclusion Handicap“. Dieser bemängelt, dass die Züge für zahlreiche Menschen mit Behinderungen nicht selbstständig benutzbar seien. Dadurch würden diese Personen in ihrer Teilhabe an der Gesellschaft wesentlich eingeschränkt. Dies verletze das BehiG und die UNO-Behindertenrechtskonvention. Laut SBB ist das BehiG bei den neuen Bombardier-Zügen erfüllt. Die SBB haben daher beim BVG die Abweisung der Beschwerde beantragt.

Personen mit eingeschränkter Mobilität

Marcel Burlet Die Treppenstufe zu hoch, die Durchsage zu leise, die Schrift auf der Fahrzielanzeige und dem Bildschirm zu klein: Jede zehnte Person trifft bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs auf Hindernisse. Manche Menschen bekunden Mühe beim Sehen oder Hören, andere haben Schwierigkeiten beim Gehen. Häufig treten eine oder mehrere dieser Einschränkungen altersbedingt auf. Aufgrund der zunehmenden Alterung der Bevölkerung in der Schweiz werden in Zukunft immer mehr Menschen auf einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr angewiesen sein.

Seit dem 1. Januar 2004 gilt das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Samt seinen Verordnungen hält es fest, dass der öffentliche Verkehr bis spätestens Ende 2023 den Bedürfnissen der Reisenden mit Behinderung (nicht nur altersbedingt) entsprechen muss. Wörtlich heisst es im Gesetz: „Alle Personen sollen im öffentlichen Verkehr dasselbe Recht auf autonome Mobilität besitzen und das gleiche Bedürfnis wahrnehmen können wie nicht eingeschränkte Personen.“

Es ist Zeit für eine Zwischenbilanz. Halten wir zuerst fest: Wenn von „mobilitätseingeschränkten Personen“ gesprochen wird, dann verstehen viele darunter „Menschen im Rollstuhl“. Diese Sicht greift viel zu kurz. Denn es geht mit Blick auf die demographische Entwicklung unserer Gesellschaft mehr um die steigende Anzahl älterer Frauen und Männer, die mit dem öV mobil bleiben wollen. Sicher: Mit zunehmendem Alter steigt das Risiko, nicht mehr gut zu sehen, schlechter zu hören oder mühsamer seine Füsse bewegen zu können. Aber auch junge und gesunde Personen sind froh, wenn das Einsteigen mit dem Kinderwagen oder mit schwerem Gepäck oder einem Fahrrad stark erleichtert wird. Das BehiG nützt also nicht nur Passagieren mit einer dauernden Beeinträchtigung, sondern es profitiert ein bedeutender Teil der öV-Benutzenden.

Reisen mit dem Rollstuhl: leichter gesagt als getan

Pro Bahn Schweiz machte die Probe aufs Exempel und begleitete einen Rollstuhlfahrenden auf einer Reise mit dem öV.

Marcel Burlet René Kälin ist im Hauptberuf Informatiker und im Nebenberuf Vertreter der Rollstuhlfahrenden im öV (RöV). Er ist sehr oft im Zug unterwegs und kann deshalb im Beirat der SBB die Anliegen von Behinderten kompetent vertreten. Auch in der entsprechenden Kommission des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ist er ein aktives Mitglied. So kennt er die Probleme der Reisenden im Rollstuhl aus eigener täglicher Erfahrung, denn er fährt regelmässig mit dem öV von Schänis (SG) nach Zürich zur Arbeit.

In der Region Einsiedeln auf einem Bauernhof aufgewachsen haben ihn seine Eltern jeweils zuhause die Treppen rauf- und runtergetragen, denn er hatte von Geburt an eine körperliche Behinderung. Von der Primarschule an konnte er sich im Rollstuhl aus eigener Kraft fortbewegen, in der Sekundarschule durfte er auf einen Elektroantrieb umsteigen, womit sich sein Bewegungsradius markant erweiterte.

Im Hauptbahnhof Zürich gelingt der Einstieg mit dem Rollstuhl ohne fremde Hilfe und tadellos; alles ist sogenannt „rollstuhlgängig“. Es gibt jedoch Bahnhöfe, die von der Infrastruktur her (noch) nicht angepasst sind. Die kennt René Kälin alle aus dem Effe. In diesen Fällen vermag er nicht selbständig ein- und aussteigen. Solche negativen Beispiele sind beispielsweise die Bahnhöfe von Uster und Wädenswil mit zu tiefen Bahnsteigkanten, doch auch der Bahnhof Bern gibt allen Rollstuhlfahrenden unlösbare Probleme auf.

Da müssen die Rollstuhlfahrenden mindestens eine Stunde vorher per Telefon dem Verkehrsunternehmen ihre Verbindung durchgeben und dann unterstützen sie am Bahnhof sogenannte Mobilitätshelfer beim Ein- oder Aussteigen. Zum Glück sind die Zeiten vorbei, in denen die

Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer mit dem Hubstapler in den Zug gehievt wurden und dann im Lärm des Gepäckwagens bei Luftstrom und im Winter ohne Heizung ihre Fahrt absolvieren mussten.

Bei unserer Fahrt wird René Kälin von seiner Frau begleitet, denn auf der Heimreise schafft jeweils das Aussteigen in Schänis Probleme. Schon vorher beim S-Bahn-Halt im Bahnhof Wädenswil zeigt sich das Problem nicht angepasster Bahnhöfe eindrücklich. Der Schiebetritt der Türe und die Bahnsteigkante haben vertikal und horizontal einen zu breiten Spalt. Unmöglich für einen Rollstuhlfahrenden, hier ohne fremde Hilfe aus dem Zug zu gelangen. Praktisch für die Verkehrsunternehmen: Die Begleitung einer behinderten Person reist umsonst und erspart damit einen viel teureren Helfer der Bahn.

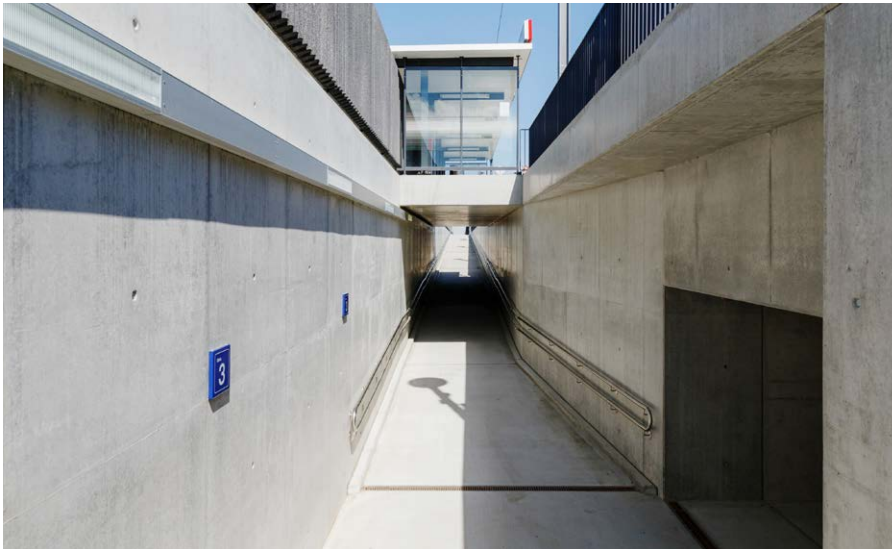
Lieber Rampe oder Lift?

René Kälin zieht ein Fazit zu den bisher erzielten Fortschritten zur Erfüllung des BehiG. Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zü-



Flop: René Kälin im Bahnhof Wädenswil, in dem er nicht alleine aus dem Zug gelangt. Zu gross sind der horizontale Abstand und der Höhenunterschied vom Perron zum Schiebetritt des Zuges.

Bilder: Marcel Burlet



Rampe oder Lift:
Die Meinungen gehen auch bei
mobilitätseingeschränkten Personen
auseinander (im Bild der Bahnhof Jestetten).
Bild: SBB

rich (VBZ) stehen sehr gut da: Vorbei sind die Zeiten, als er am Sihlquai bis zu einer Stunde warten musste, bis ein Cobra-Tram mit Tiefeinstieg einfuhr. Im schlechtesten Fall einer Tramlinie sollte jeder zweite Kurs mit einer Komposition verkehren, die mindestens einen Tiefeinstieg anbietet. Ein Problem kann auftreten, wenn die App zwar einen Tiefeinstieg anzeigt, dann aber ein „altes“ Trammodell eintrifft. Da heisst es für Passagiere mit Mobilitätseinschränkung – mit entsprechendem Zeitverlust – wohl oder übel auf die nächste Verbindung warten. Bei einer langen Zugskomposition mit einem Tiefeinstieg ist es für den Passagier im Rollstuhl schwierig,

an der richtigen Stelle bereitzustehen. In grossen Bahnhöfen reicht die Zeit zum Umsteigen nicht, wenn der Lift zu klein bemessen ist und andere Reisende diesen

auch benutzen. Auch unter den Menschen mit Einschränkungen gibt es Grundsatzdiskussionen, und man ist sich nicht immer einig. Beispielsweise benutzt René Kälin lieber eine Rampe, andere Rollstuhlfahrer bevorzugen einen Lift.

Es gibt noch viel zu tun

Marcel Burlet

Das BAV hielt vor zwei Jahren den Zwischenstand nach knapp zwei Drittel der Anpassungsfrist fest: Bei den Eisenbahnen waren 2016 rund 35 Prozent der grösseren Bahnhöfe, über welche 64 Prozent aller Reisenden verkehren, angepasst und barrierefrei benutzbar. Man ist gespannt auf die neuesten Zahlen, die demnächst veröffentlicht werden. Total setzt der Bund zwischen 2004 und 2023 über die ordentliche Bahninfrastrukturfinanzierung rund 2,5 bis 3 Milliarden Franken für BehiG-Massnahmen ein. Dies entspricht rund 150 Mio. Franken pro Jahr. Weiter hält das BAV fest: „Für die Anpassung der Bus- und der Tramhaltestellen sind in aller Regel die Kantone und Gemeinden verantwortlich. Insbesondere bei 25 000 Bushaltestellen besteht noch grosser Handlungsbedarf, insbesondere wenn sie nicht in Städten liegen.“ So haben etliche Gemeinden überhaupt nicht begriffen, was punkto BehiG auf sie zukommt: sie sind hoffnungslos im Rückstand und werden noch auf die Welt kommen. Jedenfalls soll hier mit dem Spar-Argument ge-

wisser Politikkreise aufgeräumt werden, die behaupten, diese Anpassungen kämen zu teuer, weil sie nur wenigen Behinderten nützten. Die mangelnde Sensibilisierung mancher Behörden und einiger privater Unternehmen zeigt, dass Gleichstellung auch in anderen Bereichen heute noch keine Selbstverständlichkeit darstellt.

Die Schweizer Gesetzgebung geht weiter als jene der EU-Staaten (deren Züge teilweise auch in der Schweiz verkehren). Während in der Schweiz grundsätzlich der autonome Zugang angestrebt wird, kann die Beförderung der mobilitätseingeschränkten Personen im europäischen Ausland standardmässig mit Personalförderung geschehen. Der Abbau von Benachteiligungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung muss mit grossem Engagement weiterverfolgt werden, ja in gewissen Bereichen weiter erkämpft oder dann nach dem Jahr 2023 sogar vor Gericht erstritten werden. Ganz klar hat sich im öV in den letzten Jahren einiges getan für Menschen mit Handicap. Es gibt immer noch viel zu tun: packen wir es an!



Top: René Kälin im Hauptbahnhof Zürich, wo er ohne fremde Hilfe einsteigen kann. Perron und Schiebetritt sind auf gleichem Niveau ohne grossen vertikalen Abstand.

Von Kontrasten und spiegelnden Anzeigetafeln

Unterwegs im öV mit einer stark sehbehinderten Person. Notizen einer Reise.

Andreas Theiler Olivier Maridor, Vorstandsmitglied der Pro Bahn Sektion Espace Mittelland, ist stark sehbehindert. Wir begleiteten ihn auf einer Nachmittagsreise. Im Bericht werden seine Kommentare in kursiver Schrift wiedergegeben.

Schwarzenburg – Fribourg/Freiburg mit dem direkten Bus

Dieser erste Teil ist problemlos.

„An einer kleinen Station wie Schwarzenburg, wo normalerweise drei gelbe Postautolinien sowie ein gut differenzierbarer weiss-roter Bus von TPF – den Freiburgischen Verkehrsbetrieben – abfahren, fällt die Orientierung leicht; die Wege sind kurz und die orangefarbenen, stark leuchtenden Anzeigen am Bus sind bestens leserlich.“

Unterirdische Busstation Fribourg/Freiburg

„Trotz dem fehlenden Tageslicht ist es einfach, das richtige Perron zu finden, weil die Nummernschilder von innen beleuchtet sind und damit genügend Kontrast bieten.“

Die Informationen vom Busbahnhof Richtung Bahnhof sind recht gut. Die Stadtbuslinien, welche vom Bahnhofplatz abfahren, haben verschiedene, leicht erkennbare Farben. Je nach Hintergrundfarbe muss die Liniennummer

entweder schwarz oder weiss ausfallen. Die Farbkombination bei der Linie 1 – hellgrüner Hintergrund und weisse Linienfarbe – ist schlechter lesbar. ‚Kontrast‘ zum zweiten.“

Neue Perronanzeigen am Bahnhof Fribourg/Freiburg

„Der Aufbau mit zwei voneinander unabhängigen Feldern scheint sinnvoll zu sein. Im linken statischen Feld sind der Zielbahnhof wie auch der Zugtyp deutlich angeschrieben. Die Reihenfolge der nächsten Zwischenhalte auf der rechten dynamischen Hälfte hat aber Nachteile. Zum einen ist die Schrift recht klein, dann wechselt diese Information innerhalb weniger Sekunden mit derjenigen der Wageneinreihung, was den Überblick massiv erschwert.“

Ein sehbehinderter Mensch kann beim erneuten Einblenden der Information nicht so schnell ans vorherige Lesen anknüpfen wie andere Leute.

Fribourg/Freiburg – Bern im RE der TPF

Schön, wieder einmal in einem alten Triebwagen diese Strecke zu fahren.

„Überall, wo moderne Bildschirmanzeigen fehlen, ist es umso wichtiger, dass die akustischen Informationen gut hörbar sind.“

Hier ist also alles im grünen Bereich.

Bern – Belp mit dem Zug

Die neuen MUTZ-Züge sind natürlich sehr gut auf alle gültigen Anforderungen ausgerichtet. Piepser leiten zum Beispiel bei Halten die wartenden Fahrgäste mit Sehbehinderung zu den Türen.

„In Belp sind die praktisch absatzfreien Übergänge zwischen Zug und Perron sehr gut. Nebst den taktil-visuellen Linien für blinde Menschen sind auch auf den Treppen zur Unterführung die nötigen Markierungen – Beginn Treppe und Ende Treppe – gut kenntlich aufgemalt. Gerade bei diffusen Lichtverhältnissen hilft das enorm.“

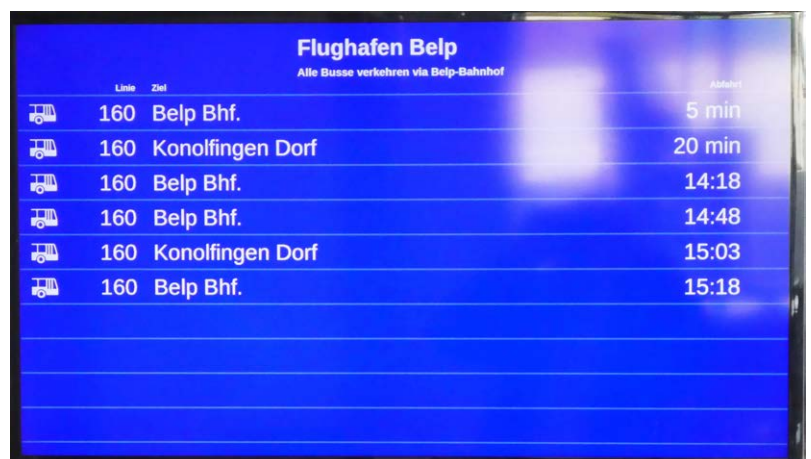
Belp – Bern Flughafen – Konolfingen mit dem Bus

Die Anzeige am Bahnhof Belp für den Flughafenbus ist nicht gut leserlich. Es sind drei Komponenten, die das ausmachen: Die Schrift, welche aus kleinen farbigen Pünktchen zusammengesetzt ist, der mangelnde Kontrast zwischen Hintergrund und Schrift sowie das spiegelnde Schutzglas. Hier kommt nun der Augenblick, um über den zweiten wichtigen Punkt neben dem Kontrast zu berichten.

„Für Sehbehinderte ist eine Anzeige gleich welcher Art umso leichter zu lesen, je tiefer sie montiert wird, idea-



Wechselnde Anzeigen (wie hier auf dem rechten Bildschirm) schaffen Sehbehinderten Probleme.



Vorbildlich bei Kontrast und Schriftgrösse, problematisch wegen fehlender Entspiegelung: Anzeige mit Busabfahrten im Flughafen Bern-Belp.

lerweise auf Augenhöhe, wie zum Beispiel bei Liniennummernanzeigen auf der Seite neben dem Einstieg bei neuen Bussen und Trams oder bei den Seitenanzeigen beim MUTZ, im Gegensatz zu denjenigen des Flirts.“

Flughafen Bern

Der Vergleich der beiden Anzeigetafeln zeigt erstens mal wieder die Wichtigkeit eines möglichst starken Kontrasts. Während der Busfahrplan vorbildlich ist, bietet der Flugplan in dieser Hinsicht wie auch bezüglich der Schriftgrösse ein klägliches Bild. Beim Flugaufkommen in Belp wäre eine Vergrösserung sicher möglich.

Zweitens zeigt sich hier die negative Auswirkung von nicht entspiegeltem Glas deutlich. Die helle Witterung aussen widerspiegelt sich in den Abdeckungen der Bildschirme, die mehr als fünf Meter von der gläsernen Aussenwand im Innern angebracht sind. Durchgehend entspiegeltes Glas bei allen Anzeigen wäre ein Riesenschritt.

Umbau Bahnhof Konolfingen

Die alte Perronanlage mit tiefem Perron sowie Übergängen übers Gleis bietet noch vielfältige Gefahrenherde. Wie einfach wird das Umsteigen werden, wenn das neue Perron in Betrieb geht. In der Unterführung treffen wir übrigens ein generelles Problem an. Baustellen sind immer temporär, also ist die Frage, wie viele Hilfen für behinderte Menschen eingebaut werden. In Konolfingen wird für Reisende mit Rädern (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Velos) ein perfekter Service geboten, es gibt keine hohen Schwellen.

„Für eine sehbehinderte Person dagegen haben die verschiedenen Bodenbeläge ein Gefahrenpotenzial. Weisse oder reflektierende Markierungen an den Übergängen wären eine grosse Hilfe.“

Konolfingen – Bern – Worblaufen mit BLS und RBS

Kein weiterer Kommentar zu den Fahrzeugen. Der Umstieg im Bahnhof Bern ist für



Olivier Maridor unterwegs bei der Testfahrt im Raum Freiburg/Bern. Bilder: A. Theiler

sehbehinderte Reisende im Gegensatz zu Reisenden mit Rollstuhl problemlos.

„Das neue Leitsystem ist massiv besser geworden.“

Anzeigen in Worblaufen

„Die neuen Perronanzeigen in Worblaufen bieten eine optimale Lesbarkeit an und das sogenannte Zwei-Sinn-Prinzip ermöglicht blinden Menschen, die angegebenen Informationen mittels eines gut signalisierten Knopfs unmittelbar beim Treppenaufgang auch akustisch abzufragen.“

Fazit

Wer „behindert“ oder „BehiG“ sieht oder hört, denkt meistens spontan an „Rollstuhl“. Die Palette ist aber viel breiter, und vor allem sind in diesem einen Wort verschieden stark ausgeprägte Behinderungen beim Reisen mit dem öV zusammengefasst. So verbieten sich vereinfachende Behauptungen eigentlich aus Prinzip.

Viele Verbesserungen, die im Namen des BehiG in den letzten Jahren umgesetzt wurden, kommen auch anderen Reisenden zugute: Beispielsweise profitieren Familien mit Kinderwagen oder – vor allem in touristischen Gebieten – Reisende mit schweren Rollkoffern. Genauso verhält es sich mit Verbesserungen zugunsten der Sehbehinderten wie genügend gute Kontraste auf allen Arten von Anzeigen und entspiegeltes Deckglas bei elektronischen Anzeigen – um nur die zwei wichtigsten zu nennen.

Hindernisfreier Verkehrsraum

Die Schweizer Norm SN 640 852 „Markierungen; Taktil-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger“ gilt als Weisung des Eidgenössischen Umwelt- und Verkehrsdepartements (UVEK). Sie regelt verbindlich, wie taktil-visuelle Markierungen im Verkehrsraum aussehen und beschaffen sein müssen und welche Funktionen sie erfüllen.

Grundsätzlich gilt bei der Anwendung taktil-visueller Markierungen:

- dass diese nicht an Stelle von Randabschlüssen zur Trennung von Fussgängerbereich und Fahrbahn eingesetzt werden dürfen,
- sie dort angebracht werden, wo bauliche Elemente die Sicherheit und Orientierung nicht gewährleisten,
- sie dort angebracht werden, wo ein besonderes Bedürfnis besteht (z.B. bei Beratungsstellen, Spitälern, Haltestellen des öV).

(Quelle: VSS)

Fehlende Rampen oder Lifte als Hauptproblem

Der hindernisfreie Zugang zum öV ist auch ein Thema für Familien und Grosseltern mit Kindern.

Bastian Bommer-Deniss Spätestens wenn man das erste Mal als Familie mit dem Kinderwagen und dem neugeborenen Kind im öV unterwegs ist, wird einem bewusst, dass man vom Thema hindernisfreier Zugang zum öV neu auch bei jeder Reise persönlich betroffen ist. Was als Erstes positiv überrascht, ist die angebotene Hilfe von Mitreisenden beim Ein- und Aussteigen. Die wirklichen Probleme beginnen beim Zugang zum Perron: An manchen Orten fehlen Rampen oder Lifte. Sind diese nicht vorhanden, erschweren auch sehr enge Treppen das Hochtragen des Kinderwagens mit Kind. Generell stellen die teilweise sehr engen Verhältnisse im Zug (ICN, ETR 610) oder im Bahnhof (z.B. Visp) ein Hindernis dar. Eine grosse Hilfe ist es für die Familie, wenn im Bahnhof beim Warten schon klar ersichtlich ist, wo ein Familienwagen stehen wird.

Familienwagen als Erleichterung

Dies verhindert die mühsamen Sprints mit Kind und Wagen von einem Zugende zum anderen. Hingegen sind die Sprints legendär von einem Ende des Perrons, wo der Familienwagen steht, zum anderen Ende des Perrons, wo die Rampe oder der Lift ist (z.B. Brig, Visp, Thun). Die Sprints lohnen



Hier klappt der Einstieg problemlos.

Bild: BLS AG

sich aber, da der IC2000-Familienwagen eine grosse Erleichterung beim Reisen mit Kindern darstellt: Es hat viel Platz im Eingangsbereich und unten im Abstellbereich für Kinderwagen und Fahrräder, und natürlich lieben die Kleinkinder den Spielbereich mit Schiff und Rutschbahn. Sehr hilfreich sind im ersten Jahr mit einem Neugeborenen die Zonen im Zug, wo es möglich ist, den Sitz hochzuklappen und so den Kinderwagen bei Mutter und Vater abzustellen. Leider werden die kleinen

Aufkleber (Plätze für Rollstuhl und Kinderwagen) von den Mitreisenden selten beachtet.

Trotz all dieser Hindernisse kann ich sagen, dass das Reisen mit dem öV generell gut funktioniert. Auch sonst im Leben muss man mit Kindern flexibel sein und jederzeit spontan auf neue Gegebenheiten reagieren. Grosse Hilfen sind dabei nicht zu enge Verhältnisse in den Zügen, auf den Perrons und bei den Zugängen sowie das Verständnis der anderen Reisenden.

Vorgängige Information ist entscheidend

Ein persönlicher Erfahrungsbericht eines Reisenden mit vorübergehendem Handicap.

Edwin Dutler Nach meiner Hüftoperation war ich für die nachfolgenden Spital- und Therapiebesuche sowie für meine persönlichen Termine während mehr als drei Monaten mit Gehhilfen praktisch täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Mehrmals wurde mir beim Festlegen der Termine sofort ein Parkplatz offeriert, den ich jedoch immer dankend ablehnte mit dem Hinweis, jeder Ort in der Schweiz wäre mit dem öV gut erreichbar. Ausserdem war mein Gesundheitszustand nicht so stabil, dass ich mich mit gutem Gewissen ans Steuer gesetzt hätte. Mit meinem Bruder, der mich mit Rat und Tat unter-

stützte und sehr oft mitreiste, planten wir jede Reise vorgängig intensiv. In wenigen Ausnahmefällen und wenn die Wartezeit sehr gross war, haben wir nur für die erste und letzte Meile ein Taxi benützt, sonst immer den öV.

Kompliment an die öV-Branche

Bei der Planung haben wir in erster Linie Niederflur-Züge sowie das Umsteigen am gleichen Bahnsteig berücksichtigt. Wenn es bequemer war, wählten wir nicht immer die kürzeste Route. Dann haben wir uns an allen Umsteigebahnhöfen orientiert, wo sich die Lifte befinden; Rolltreppen ka-

men in den ersten zwei Monaten nicht in Frage, da ich zu instabil war. In den Zügen haben wir die Wagen benützt, welche den kürzesten Weg zu den Liften hatten, die Wagenklasse war nebensächlich. Dass mit diesen Vorgaben nicht immer die schnellste Verbindung genommen werden konnte, war natürlich klar. Aber die benötigte Reisezeit war kein Problem, Zeit hatte ich ja.

Zusammenfassend betrachtend, muss ich der öV-Branche, speziell den SBB und den Fahrplanplanern sowie den Mitreisenden aber ein grosses Kompliment machen. Die Lifte in den Bahnhöfen funktionierten, die Signaletik war meist gut.

Umbau der Haltestellen als grösste Herausforderung

Was bedeutet die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes für ein Bahnunternehmen. Die Appenzeller Bahnen antworten auf die wichtigsten Fragen.

Das seit Januar 2004 gültige Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) hat zum Zweck, Nachteile für Menschen mit einer oder mehreren Behinderungen zu verringern oder zu beseitigen.

Welche Massnahmen haben die AB eingeleitet, um dem BehiG gerecht zu werden?

Die Appenzeller Bahnen (AB) stecken mitten in einem Modernisierungsprozess. Dazu gehören insbesondere die zahlreichen Infrastrukturausbauten zwischen St. Gallen und Teufen, unter anderem mit dem Rückbau der Zahnstangenstrecke und der Neubaustrecke mit dem Ruckhaldetunnel. Diese Ausbauten ermöglichen die Einführung des Viertelstundentaktes bis Teufen. In diesem Zusammenhang werden für die Linie Trogen–St. Gallen–Appenzell elf neue Fahrzeuge beschafft. Sie entsprechen selbstverständlich den Anforderungen gemäss BehiG. Auch für die Linie Gossau–Appenzell–Wasserauern beschaffen die AB fünf neue Fahrzeuge. Somit sind die AB auf den Hauptlinien mit der neusten Zuggeneration für unsere Fahrgäste unterwegs.

Ausserdem haben die Appenzeller Bahnen einen grossen Teil der Haltestellen mit dynamischen Kundeninformations-Stellen ausgerüstet. Diese beinhalten eine akustische Ausgabe der aktuellen Kundeninformation.

Stark beschäftigt sind die AB auch mit dem Umbau von Haltestellen und den Perronerhöhungen. Die AB betreiben auf 77 Streckenkilometern 60 Haltestellen – von Kleinsthaltestellen bis zu grösseren Bahnhöfen. Die Perronerhöhungen sollen gemäss aktueller Planung bis 2023 abgeschlossen sein.

Welche finanziellen Aufwendungen haben Sie zur Umsetzung dieser Massnahmen getätigt?

Die Beschaffung der 16 neuen Züge schlägt mit 124 Mio. Franken zu Buche.

Die Infrastrukturmassnahmen, welche aufgrund des BehiG anfallen, lassen sich nicht konkret in Zahlen ausdrücken. Bei einer grossen Anzahl von Haltestellen waren sowieso Massnahmen nötig, weil sie am Ende der Lebensdauer waren.

Haben Sie die festgelegten Ziele erreicht?

Die Massnahmen rund um die Kundeninformation konnte bereits 2014 abgeschlossen werden. Die neuen Züge werden Anfang 2019 auf dem Streckennetz unterwegs sein und den Menschen mit einer Gehbehinderung eine grosse Erleichterung bringen. Im Appenzellerland, einer starken touristischen Region, fällt der Ein- und Ausstieg somit auch unseren Fahrgästen mit Gepäck, Sportgeräten und Kinderwagen einfacher. Die festgelegten Ziele können in diesem Bereich klar als erreicht bezeichnet werden.

Oder bleiben noch Baustellen in Hinblick auf die Umsetzung des BehiG?

Der Umbau der Haltestellen (Perrons) stellt für uns die grösste noch zu meis-

ternde Herausforderung dar. Wir sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten oft mit vielen Einflussfaktoren konfrontiert. Die Verhältnisse vor Ort sind meist sehr eng und darum komplex.

Was stellt momentan die grössten Hürden dar?

Die Perronerhöhungen sind vielschichtige Angelegenheiten. Bei unseren eher kleinen Haltestellen bedeuten die Perronerhöhung und -verlängerung oft ein grosser Eingriff. Sehr oft müssen auch die gesamten Gleisanlagen umgebaut werden. Das ist vor allem in zeitlicher Hinsicht sehr anspruchsvoll. Die Planung benötigt darum eine lange Vorlaufzeit. Ausserdem sind wir bestrebt, die Bauarbeiten an mehreren Haltestellen gemeinsam durchzuführen, damit wir die Bahnstrecke so wenig und so kurz wie möglich unterbrechen müssen.

Wird für Ihr Unternehmen das Ziel, wonach bis 2024 ein hindernisfreier öffentlicher Verkehr verwirklicht sein soll, erreicht?

Wir richten unsere Planung auf diesen Zeithorizont aus. Ob dieses Ziel wirklich erreicht werden kann, hängt von zahlreichen, zum Teil von den AB nicht beeinflussbaren Faktoren ab. Bei Kleinsthaltestellen werden teilweise nur punktuelle Massnahmen möglich sein. Umso wichtiger ist die Kundeninformation beim Ein- und Ausstieg. Die Appenzeller Bahnen freuen sich sehr, dass die Region bald auch mit dem öffentlichen Verkehr hindernisfrei und einfach erreichbar ist.

(Die Fragen stellte Gerhard Lob. Die AB-Medienstelle antwortete schriftlich auf die Fragen.)



Teil der Modernisierung: Dynamische Kundeninformations-Stellen mit akustischer Ausgabe aktueller Informationen.

Bild: AB

Viele Schwachstellen bei den neuen SBB-Triebzügen entdeckt

Seit einiger Zeit verkehren die FV-Dosto-Züge der SBB „im gelenkten Einsatz“. Höchste Zeit, diese aus der Sicht der Reisenden zu begutachten.

Kaspar P. Woker Es geht um die 62 Intercity- und Interregio-Kompositionen, doppelstöckig, erbaut von Bombardier und wegen langen Lieferungsverzögerungen und steilen Rampen beim Ausstieg schon vor ihrem Einsatz unruhlich bekannt. Ab Ende 2018 möchten sie die SBB auf der Rennstrecke St. Gallen – Zürich – Genf einsetzen. Noch müssen sich Technik und Elektronik vollends bewähren, weshalb sie erst unter der Woche in den IR von Zürich via Burgdorf nach Bern und via Ziegelbrücke nach Chur verkehren, mit Begleitpersonal, um im Störfall nicht zu stranden. Unterwegs ausserhalb der HVZ sind mehr als genügend Sitzplätze vorhanden. In der 2. Klasse wurden zu viele reingepfercht. Zusammen mit „Technik-Kästen“ erschweren sie das Zirkulieren.

Sehr knapp bemessen

Vor dem Einsteigen: Wer mit Kinderwagen, Velos oder Rollstuhl unterwegs ist muss den Zug exakt abschreiten, um die Türen mit den (zu) kleinen Symbolen zu finden. Positiv: Auch ein Wagen der 1. Klasse bietet Kinderwagen- und Veloabteil an. Vielleicht haben andere Reisende den Platz mit ihrem Vehikel schon besetzt, also weiter zur nächsten Türe, denn die Abstellfläche ist begrenzt. Innen geht es eher mühsam weiter: Die (zu) steilen Gegenrampen bei den Türen bemängeln Behindertenorganisationen, für andere Reisende sind sie gewöhnungsbedürftig, mit Kinderwagen anstrengend.

Wenig geeignet für grosses Verkehrsaufkommen sind die Einstiegsbereiche – schlicht und einfach zu klein bemessen,

man denke beispielsweise an Gruppen von Überseetouristen mit ihren Mega-Koffern. Bei jeder zweiten Türe verspricht das Velosymbol Platz für Drahtesel. Angedacht sind dort zwei Velos, aber bitte nicht mit breitem Lenker und ohne Taschen. Der Lenker des jeweils zweiten Velos versperrt übrigens den um die Toilette verwinkelten schmalen Eingang ins Abteil zur Hälfte! Eine Familie mit nur einem zusätzlichen Kindervelo sucht sich besser eine Verbindung ohne FV-Dosto. Velos müssen sich den Raum mit allfälligen Skis teilen. Das ist verständlich. Völlig verunglückt ist das Kinderwagen-Symbol an der Wand der Velohaken. Wem gebührt dieser Platz? Die Velohaken sind mit Platznummern versehen. Heisst das, Velos können nur noch mit Reservation mitgenommen werden?



Der neue Fernverkehrs-Doppelstock-Zug – schick von aussen, eng von innen.

Bild: SBB

Die Familie mit Kinderwagen findet Platz im Dreierabteil neben der Türe mit den aufklappbaren Sitzen, aber bitte nicht zu viert. Bleiben die Sitze runtergeklappt, reicht der Raum nur für ein schmales Modell, sonst versperrt das Ding den Durchgang für weitere Reisende. Und wenn zwei Familien denselben Eingang ansteuern oder ein Zwillingsskinderwagen anrückt, dann wird es (zu) eng. In der 1. Klasse ist der Kinderwagenplatz im Ruheabteil integriert, weshalb?

Der obere Stock ist über 10 Treppenstufen zu erreichen – bei den Regio-Doppelstöckern sind es 11 Stufen. Einen grossen Koffer dort hinauf zu wuchten, braucht Kraft und Können. Prekär wird es oben an der Treppe in der 2. Klasse, weil gleich hier Abteile mit Doppelsitzen angeordnet sind. Durchgehen ist hier fast nur ohne Gepäck möglich! Das Obergeschoss wirkt nicht nur schmaler, es ist effektiv deutlich enger als in den IC2000-Doppelstockwagen. Dies rührt davon, dass die neuen Züge nach dem oben schmälere internationalen Lichtraumprofil gebaut wurden, damit sie dereinst (in 20 Jahren vielleicht?) nach Deutschland verkehren können.

Unzumutbar eng ist deshalb der Durchgang zwischen den über den Türen angeordneten Längssitzen, wenn sie denn beidseitig belegt sind. Nur gut, dass die Minibarwägel abgeschafft worden sind, diese würden glattweg steckenbleiben. Das Gepäck kann zwischen den Sitzen deponiert werden, und es gibt Gepäck-Regale, oben teilweise schräg, mit Platz weder für zu grosse noch zu viele Koffer. Lockerer wirkt die 1. Klasse, auch oben. Wegen der 2+1-Bestuhlung bleibt mehr Raum zum Durchkommen. Grosse Personen riskieren trotzdem, den Kopf an den Gepäckablagen über den Sitzen anzuschlagen.

Wenig zu sagen gibt es für einen „Normal-Menschen“ zu den Sitzen. Sie sind aber weniger bequem als in den IC2000-Doppelstockwagen. Im Oberdeck sind alle Fensterplätze recht eingengt und erlauben zudem die Benützung der „Pseudo-Kleiderhaken“ nicht, ausser man überlasse den Sitz seinem Mantel. Überall eingebauter Technik-Kanäle und -kästen verringern



Impressionen aus dem Wageninneren: 1. Klasse oben – etwas geräumiger, aber zu geringer Abstand Wand-Sitz (oben); das Dilemma: Mantel am Haken oder Mensch auf dem Sitz (Mitte); die beengten und abgeschrägten Gepäckracks mit nicht entspiegeltem Bildschirm davor (unten). Bilder: Hans Rothen

den Raum für lange Beine und oft für Gepäck unter den Sitzen.

Ganz seltsam wirkt das Interieur des Restaurants im Oberdeck des IC-Mittelwagens – im IR nicht vorhanden – mit der Ambiance einer kühlen langen Kantine, wohl eher zum „Fooden“ statt „Speisen beim Reisen“. Ein Bistro im Unterdeck fehlt, einzig Behinderte können via Knopfdruck die Bedienung herbeirufen. Im letzten IC-Wagen gibt es ein Familienabteil im oberen Stock mit Rutschbahn und schlangenartig gegenüber angeordneten grünen Sitzen. Unverständlicherweise wurde unten kein Raum für Kinderwagen vorgesehen. Der Wickeltisch (bravo!) ist aber in der Behindertentoilette unter dem Speiseraum zu finden.

Technik versus Wohlbefinden

Die SBB rühmen schon heute die Kapazität dieser neuen FV-Dosto-Triebzüge, auf die sie acht Jahre gewartet haben. 1300 Personen würden in zwei gekuppelten Einheiten Platz finden (können darin befördert werden). Nur möchte man nicht dabei sein, wenn ein Grossteil davon, zum Beispiel in Zürich, aus- und einsteigt mit Gepäck, Kinderwagen, Velos, Rollator, Kind und Kegel. Die SBB werden nicht darum herumkommen, mit diesen Zügen die Haltezeiten ausreichend zu bemessen.

Wer auf www.sbb.ch/medien/Faktenblatt-FV-Dosto die Daten zu diesen Zügen studiert, erhält eine Auflistung, wie viel mehr Leute damit befördert werden könnten, wie geräumig die WCs seien, dass alle Plätze mit Steckdosen ausgerüstet seien, dass Handyrepeater vorhanden seien, etc. Natürlich fehlen die elektronischen Anzeigen inklusive Geschwindigkeitsanzeige nicht. Warum sind die Bildschirme nicht entspiegelt und bei Lichteinfall schlecht lesbar? Was passiert übrigens bei technischen Störungen? Bei den IC2000-Zügen kann die Lok ausgewechselt oder es können Wagen an- und abgehängt werden. Beim FV-Dosto-Triebzug fällt gleich der ganze Zug mitsamt allen Sitzplätzen aus, wenn eine wichtige Komponente nicht mehr funktioniert.

Die neuen Triebzüge eignen sich wohl eher für Strecken ohne touristischen Verkehr, eher in Schwachlastzeiten und für Reisende ohne viel Gepäck: zum Beispiel Zürich – Konstanz, besser nicht St. Gallen – Genf oder Zürich – Bern – Wallis.

Die Beobachtungen stammen von verschiedenen Fahrten, u.a. im IR 2375, 14.39 Uhr ab Bern, auch mit Enkel und Kinderwagen, je im RABe 502 207 (IR-Komposition) und RABDe 502 006 (IC mit Speisewagen/Familienzone). Auf der Rückfahrt fiel auf, dass die Regio-Doppelstöcker ruhiger laufen, in der 2. Klasse bequemer sind (nicht in der 1. Klasse) mit deutlich mehr Raum für Velos und Kinderwagen. Angenehmer und geräumiger sind auch die bewährten IC2000-Doppelstockwagen.

(Mitarbeit: Hans Rothen)



VERBUNDEN

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

www.stadlerrail.com

STADLER

Nachrichten 1

Neue Trams für Zürich

Die Weihnachtsbescherung 2019 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) ist im April vorgestellt worden. Ende 2019 soll die Ablieferung der 70 neuen Trams aus dem Hause Bombardier Transportation beginnen. Die Lieferung wurde im März 2017 nach einer langen Leidenszeit vertraglich beschlossen. Eine Option für 70 weitere Fahrzeuge besteht. Das vorgestellte 1:1-Holzmodell (Maquette) zeigt bereits einige markante Elemente auf. Die 7-teiligen, knapp 43 Meter langen Fahrzeuge der Baureihe Flexity werden 20 Prozent mehr Beförderungskapazität bieten, den neuesten Sicherheitskenntnissen entsprechen sowie behindertengerecht ausgestattet sein. Ein Team, in dem die VBZ und Bombardier vertreten waren, hat sich mit der Zürcher Firma Milani Design zusammengetan und das nun vorgestellte Modell entwickelt. (us)

Historische Fahrten

Die Rhätische Bahn (RhB) lässt Eisenbahner Herzen einmal mehr höher schlagen. Bis zum 28. Oktober 2018 verkehrt zwischen Davos Platz und Filisur fahrplanmässig jeden Tag zweimal je Richtung eine historische Zugskomposition. In der Regel werden die Züge vom Krokodil gezogen. Die Reisenden können zwischen historischen Erst- und Zweitklassewagen sowie offenen Aussichtswagen wählen. Die Fahrzeit beträgt inklusive Langsamfahrten durch die wildromantische Zügenschlucht knapp 40 Minuten, damit man die beeindruckende Landschaft mit 14 Tunnels und 30 Brücken geniessen kann. Alle Fahrausweise sind ohne Zuschlag im Zug gültig. Die Züge fahren ab Davos um 10.18 Uhr und 16.18 Uhr, ab Filisur um 11.06 Uhr und 17.06 Uhr. (ed)

SBB Rail Service zum Lokaltarif

Am 1. Mai 2018 haben die SBB die bisherige Nummer des Rail Service 0900 300 300 (1.19 Fr./Min.) durch die Nummer 0848 44 66 88 ersetzt, welche zum Ortstarif (0.08 Fr./Min.) angerufen werden kann. Die Dienstleistungen bleiben dieselben: Beim Rail Service können die Kundinnen und Kunden rund um die Uhr und an sieben Tagen pro Woche Billette und Abonnemente sowie Reservationen für das In- und Ausland bestellen und Fahrplaninformationen erhalten. (pd)

Neues Ausflugs-Abo

Direkter Verkehr Schweiz (ch-direct) hat testweise ein neues Ausflugs-Abo eingeführt. Mit dem Ausflugs-Abo wird das General- mit dem Halbtax-Abonnement kombiniert. Das Abo ermöglicht Halbtax-Kunden an 20 oder 30 Tagen pro Jahr freie Fahrt auf den Bahnen, Bussen und Schiffen des GA-Gültigkeitsbereichs. Die Preise: 20 Ausflugsstage 2. Klasse kosten beispielsweise 900 Franken (45 Fr./Tag); 30 Ausflugsstage 1. Klasse 2040 Franken (68 Fr./Tag). Ganz wichtig: Die Gültigkeit des Tageskarten-Sets ist auf ein Jahr beschränkt. Alle Details und Konditionen finden sich unter sbb.ch/ausflugs-abo. (pd)



öV bei Touristen beliebt

Die Schweiz mit Bahn, Bus und Schiff zu erkunden ist bei ausländischen Gästen so beliebt wie noch nie, was sich am Beispiel des Swiss Travel Pass zeigt: Die Umsätze des „Generalabonnements für Gäste aus dem Ausland“ verdoppelten sich seit dem Jahr 2011 auf 122 Millionen Franken. Vom Jahr 2016 auf das Jahr 2017 wurde mit 17,5 Prozent der bisher grösste Wachstumssprung erzielt. Mit einem markanten Umsatzwachstum von über 40 Prozent war Südkorea im vergangenen Jahr der umsatzstärkste Markt. Weiter folgten China, Indien und die USA. Mit Grossbritannien steht an fünfter Stelle der stärkste europäische Markt. (pd)

Militär in Zügen?

Episoden von Gewalt gegen Zugbegleiter in Nahverkehrszügen im Raum Mailand häufen sich leider in jüngster Zeit. Anfang Mai wurde ein Zugbegleiter von einer Gruppe junger Nigerianer auf der Strecke Mailand–Lecco (bedient von Trenord) bei einer Ticketkontrolle spitalreif geschlagen. Auch kommt es ständig zu verbalen Beschimpfungen durch Personen, die kein Billett haben. Die Verkehrsministerin der Region Lombardei, Claudia Terzi, ist in höchster Sorge ob dieser Entwicklung. Sie hat vorgeschlagen, Militär auf den Zügen einzusetzen, um die Sicherheit des Bahnpersonals und anderer Reisender zu garantieren. (gl)

Gerangel um FV-Konzession

Der Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Peter Füglistaler, will das SBB-Monopol im Fernverkehr aufbrechen. Das Amt schlägt in einer Anhörung vor, der BLS ab Dezember 2019 den Betrieb von zwei kleinen Fernverkehrslinien zu übertragen: Bern–Biel und Bern–Burgdorf–Olten. Die SBB wehren sich vehement dagegen. Der Fernverkehr müsse aus einer Hand kommen, ansonsten hätte dies weitreichende Folgen für das bewährte öV-System Schweiz. Die Anhörung bei den betroffenen Kantonen, Verkehrsverbänden, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreibern dauerte bis am 23. Mai. Formell entscheiden will das BAV Mitte Juni. Die Konzession soll für 10 Jahre vergeben werden. Sollte es zu einer Vergabe an die BLS kommen, wollen die SBB Beschwerde erheben. (pd/gl)

I rischi della liberalizzazione dei trasporti

Se ne è parlato a Lugano in una serata promossa da Astuti.

Edy Bernasconi La liberalizzazione del trasporto pubblico è auspicabile, perché una maggiore concorrenza favorirebbe un ampliamento dell'offerta a favore degli utenti? O, al contrario, una sua generalizzazione a lungo andare finirebbe per destabilizzare un sistema, quello svizzero, che invece funziona bene?

È ruotata attorno a queste riflessioni la serata promossa il 7 maggio a Lugano dall'Associazione ticinese degli utenti dei trasporti pubblici (Astuti), sezione ticinese di Pro Bahn, che ha avuto quali ospiti relatori particolarmente qualificati, a cominciare da Remigio Ratti, professore emerito dell'Università di Friburgo, il quale ha soprattutto voluto disegnare il quadro della situazione.

Abbatte le frontiere nazionali

L'Europa è andata, a partire dagli anni '90, in direzione della liberalizzazione, con diversi obiettivi: abbattere le frontiere nazionali che frenerebbero lo sviluppo della rete ferroviaria, favorire la concorrenza non solo tra le ferrovie ma anche tra gomma e rotaia concedendo una più ampia libertà di scelta al consumatore e, non da ultimo, puntare al risanamento finanziario delle società nazionali. La Svizzera non può ignorare queste realtà anche perché è legata all'UE da un accordo sui transiti.

Se, tuttavia, il processo è andato in questa direzione nel campo del trasporto delle merci, non si può dire la stessa cosa per quello dei passeggeri e questo perché, non da oggi, la politica elvetica mira a favorire il trasferimento dalla strada alla rotaia. Eppure sempre più si manifestano segnali nella direzione opposta.

Una scelta sul mezzo da utilizzare

Ne fanno testo le concessioni accordate nella lunga percorrenza alla tedesca FlixBus e alla zurighese Domo Reisen che è stata nel frattempo assorbita da Eurobus e, ancora, la proposta dell'Ufficio federale dei trasporti di voler affidare alla BLS l'esercizio sulle linee Berna-Bienne e Berna-Olten. Non ha dubbi in proposito il professor Sergio Rossi, pure lui docente all'Università di Friburgo. Una simile tendenza avrebbe conseguenze nefaste prima di tutto a livello economico. Si finirebbe per caricare i costi del sistema sulle spalle dello Stato trasferendo invece gli utili alle singole società di trasporto e, alla lunga, ai privati a danno della collettività.

Non si devono esagerare le cose è per contro il parere del consigliere nazionale e membro della Commissione trasporti del Consiglio nazionale Fabio Regazzi. Le FFS possono contare su oltre un milione di passeggeri al giorno mentre le compa-

gnie private su gomma su poche centinaia di utenti e un numero ridotto di corse. È peraltro giusto che l'utente abbia una possibilità di scelta sul mezzo da utilizzare. Il trasporto privato su gomma può poi avere una funzione complementare laddove talune tratte non sono coperte dal treno. Non c'è il pericolo che si crei una giungla – ha detto ancora Regazzi – visto che, in ogni caso, il sistema sarà sempre regolato una "governance". Senza dimenticare che la liberalizzazione ha avuto effetti benefici sul trasporto delle merci.

Attenzione alle condizioni di lavoro

Di ben altro avviso, infine, il parere del presidente della sezione ticinese dei macchinisti appartenenti al Sindacato dei trasporti (SEV) Thomas Giedemann. Abbiamo investito e stiamo investendo miliardi sulla ferrovia a spese del contribuente e ora si vorrebbe aprire la porta alla concorrenza, in particolare quella su gomma, su un piano che non è per nulla equo a livello dei costi. Senza poi dimenticare le condizioni di lavoro del personale. Quanto al trasporto delle merci la tesi di Regazzi è vera solo a metà. La privatizzazione strisciante di FFS Cargo International consente a quest'ultima di gestire il traffico più redditizio, quello di transito, e ha messo in ginocchio la casa madre costretta ad operare solo sulle linee interne.

Die Risiken der Liberalisierung

Die Tessiner Pro Bahn Sektion organisierte in Lugano eine Podiumsdiskussion mit hochkarätigen Teilnehmern.

**Zusammenfassung aus dem Italienischen:
Gerhard Lob**

Ist eine Liberalisierung des Bahn- und Busverkehrs wünschenswert? Oder führt eine Liberalisierung zu einer Destabilisierung eines gut funktionierenden öV-Systems? Das waren die Fragestellungen anlässlich einer Podiumsdiskussion, welche die Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz (Astuti) am 7. Mai in Lugano mit hochkarätigen Teilnehmern durchführte.

Remigio Ratti, Verkehrsexperte und emeritierter Professor für Regionalpolitik an der Universität Freiburg, zeichnete die

Geschichte der Liberalisierung in Europa nach. Diese sollte dazu dienen, Grenzen durchlässiger zu machen und die Konkurrenz anzukurbeln, zum Wohl des Schienenverkehrs und einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Die jüngsten Konzessionsentscheide für einen Inland-Bus-Fernverkehr lassen hier allerdings Fragen aufkommen.

Zumindest gemäss Sergio Rossi, auch er Professor an der Universität Freiburg. Er meldete Bedenken an, denn die Gewinne in einem solchen System gingen zugunsten von Privat Anbietern, während der Staat viele Kosten zu tragen hätte. CVP-Natio-

nalrat Fabio Regazzi, Mitglied der nationalen Verkehrskommission, warnte vor Übertreibungen. Einige Privatbusse im inländischen Fernverkehr stellten keine wahre Konkurrenz für die Bahnanbieter dar. Der Busverkehr könne sogar eine Ergänzung darstellen, um nicht bediente Gegenden anzubinden. Ganz anderes Thomas Giedemann von der Gewerkschaft SEV: Milliarden seien in die Bahn und deren Infrastruktur investiert worden. Dies vertrage sich nicht mit der Öffnung des Marktes gegenüber der Konkurrenz, insbesondere Anbietern von strassengebundenem öV.

Kommentar

Der Schiffsfünfliber auf dem Zürichsee wurde versenkt

Edwin Dutler

Am Gründonnerstag hat die zürcherische Volkswirtschaftsdirektorin, Carmen Walker Späh, die Abschaffung des in der Bevölkerung stark verhassten Zuschlagsfünflibers auf dem Zürichsee und den Limmatschiffen bekanntgegeben. Es brauchte jedoch viel, bis die Akteure endlich eine Einsicht gezeigt haben.

Auch nach Bekanntgabe von massivsten Verkehrseinbussen und Umsatzrückgängen in der Gastronomie mit mehreren Entlassungen von langjährigem Personal waren die Verantwortlichen vor einigen Wochen noch stur; eine Abschaffung des Schiffsfünflibers kam nicht in Frage. Persönlich hatte auch ich meine Konsequenzen gezogen und alle meine Touroperator angewiesen, dass ich keine Gruppenreisen mehr auf dem Zürichsee leiten werde. Diese Anweisung wurde lückenlos befolgt und als Ersatz haben wir den Schiffsfünfliber immer in die

Gastronomie auf dem Vierwaldstättersee investiert.

Effektiv haben nun zwei Gründe zur Abschaffung des verhassten Schiffsfünflibers geführt: Da waren doch in diesem Frühling Wahlen in verschiedenen Städten im Kanton Zürich. Mit dem Ergebnis dieser Wahlen konnten einzelne Parteien nicht zufrieden sein. Und im nächsten Frühjahr finden Kantons- und Regierungsratswahlen statt. Ein Wahlkampf mit neuen Kandidaten ist immer ein Risiko, und wieso sollte man wegen einem verhältnismässig kleinen Betrag, den der Schiffsfünfliber ausmacht, die Wiederwahl einer Regierungsrätin gefährden?

Der zweite und wichtigste Grund war jedoch die laufende Unterschriftensammlung für eine Initiative zur Abschaffung des Schiffsfünflibers und zum ausdrücklichen Verbot der Privatisierung der Zürcher Schifffahrtsgesellschaft. Die sehr gut formulierte Initiative

wurde praktisch überall mit Begeisterung aufgenommen und parteiübergreifend unterschrieben. Dies habe ich persönlich miterleben dürfen. Ein Erfolg dieser Initiative im Wahljahr 2019 war so sicher wie das Amen in der Kirche. Nachdem bereits die Privatisierung eines Spitals im Kanton Zürich bei einer Abstimmung gescheitert ist, wäre das Privatisierungsverbot der Zürcher Schifffahrtsgesellschaft die Krönung gewesen. Es ist wirklich schade, dass jetzt nicht abgestimmt werden kann.

Aber diese Schmach wollten sich die Privatisierungsturbos doch nicht antun, und so wurde aus den entsprechenden Parteizentralen ganz klar die Order herausgegeben, Schluss mit dem Schiffsfünfliber. Dass dann von Parteien, welche den Schiffsfünfliber durch alle Böden verteidigt haben, nach dem Abschaffungsentscheid mitgeteilt wurden, das wäre der richtige Entscheid und würde von ihnen gutgeheissen, gehört einfach zum Ritual der politischen Akteure.



Mehr als 1'000 Mitarbeitende in der West- und Deutschschweiz geben bei Bombardier jeden Tag ihr Bestes, um hervorragende Mobilitätslösungen und Dienstleistungen für die Schweiz zu erarbeiten. Dank unseren zukunftsgerichteten Kunden können wir in der Schweiz innovative Konzepte, Systeme und Komponenten für den Weltmarkt entwickeln.

Bombardier prägt die Mobilität – für Ihre Sicherheit und Ihren Komfort.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER

Wenn der Bus ohne Fahrer fährt

Eine Übersicht über Versuchsstrecken, Erfahrungen und Projekte mit selbstfahrenden Bussen in der Schweiz.

Stephan Frei Verschiedene Transportunternehmen testen selbstfahrende Busse. Sie arbeiten dabei mit den Gemeinwesen, Informatik-Unternehmen und Hochschulen zusammen. Mit Ausnahme des SBB-Projekts nutzen alle Unternehmen das elektrische Fahrzeug Arma DL4 von Navya (Villeurbanne, Lyon). Die Fahrzeuge sind immer begleitet unterwegs. Der Begleiter kann das Fahrzeug stoppen und manuell bedienen. Die Linien sind meist 1 bis 2 km lang.

Postauto „SmartShuttle“ Sion

Der Rundkurs in der Altstadt existiert seit Juni 2016. Mitte März 2018 kam ein zweiter Rundkurs zwischen Bahnhof und Altstadt dazu. Betrieb Mi–Fr 7–10 und 13–18 Uhr (freitags in der Altstadt ab 15 Uhr), Sa–So 13–18 Uhr. Die beiden Fahrzeuge „Valère“ und „Tourbillon“ fahren ohne Fahrplan, der Betrieb kann auf der App „SmartShuttle – Postauto“ beobachtet werden. Die Bahnhof-Linie wird aller-

dings noch nicht dargestellt. Der Betrieb kann gratis genutzt werden. Auf beiden Rundkursen werden mehrere Haltestellen bedient.

Ein Besuch am 30. März in Sitten zeigte, dass das Fahrzeug etwas ruppig fährt und Mühe mit nicht sauber parkierten Fahrzeugen hat. Lichtsignalanlagen sind noch nicht in die Fahrzeugsteuerung integriert.

Nur kurz, am 29. und 30. November 2017, testete Postauto ein Fahrzeug zwischen Maienfeld und dem Weiler Rofels in den steilen, engen, kurvigen, von Rebberg-Mauern gesäumten Strässchen.

TPF Linie 100 Marly

Zwischen Marly, Epinettes und Marly Innovation Center (MIC) wurde im September



Bei Lichtsignalanlagen muss der Begleiter dem „SmartShuttle“ von Hand den Haltebefehl und den Befehl zur Weiterfahrt erteilen.

Der Postauto-„SmartShuttle“ verlässt am 30. März die Haltestelle Sion, Bahnhof.

Bilder: S. Frei



Technische Angaben zum Navya Arma DL4

Länge	4,8 m
Gewicht	2,4 t
Leistung	25–33 kW
Höchstgeschwindigkeit	20–25 km/h
Reisegeschwindigkeit	etwa 10 km/h
Betriebseinsatz	6–12 Std.
Batterieladung	4–8 Std.
11 Plätze und 1 Begleiter	

Der „SmartShuttle“ ist mit Sensoren der neuesten Generation ausgestattet, die in der Lage sind, miteinander zu kommunizieren und ihre Daten abzugleichen, um die Entscheidungsfindung des Fahrzeugs zu verbessern.

Satellitennavigation (GNSS)

2 Stereo-Vision-Kameras im unteren Bereich der Frontscheibe zur Fahrbahnüberwachung und Erkennung von Texturen, wie zum Beispiel der Fahrbahnmarkierung.

6 LiDAR-Sensoren als Herzstücke des Fahrzeugs. Sie scannen die Fahrzeugumgebung in einem Radius von 360° (2 Sensoren) und von 180° (4 Sensoren) in einem Umkreis von 50 bis 100 Metern. Die LiDAR-Fernmessung ist eine Technik, die Lichtbündel auswertet, die zum Sender zurückgestreut werden.

Jede vorgesehene Strecke wird vorher erfasst. Dabei lenkt eine Person das Fahrzeug manuell mit einer Konsole. Mithilfe der Sensoren kartografiert das Fahrzeug seine Umgebung (3D-Karte). Danach ist der Shuttle in der Lage, seine

eigene Position für das automatisierte Fahren auf der Strecke zu bestimmen und allfällige Hindernisse zu erkennen. Das Fahrzeug fährt wie auf virtuellen Schienen. Wenn es, z.B. wegen falsch parkierter Autos, von der programmierten Linie abweichen muss, macht dies der Begleiter mit der Konsole manuell. Die Flottenmanagement-Software der Schweizer Firma BestMile kommuniziert in Echtzeit mit der Software von Navya, die im Shuttle installiert ist. Die Navya-Software im Bus steuert das Fahrzeug, bestimmt die Geschwindigkeit und betätigt die Bremsen. Von einer Betriebszentrale aus überwacht ein Teleoperator die Shuttles und kann aus der Distanz ebenfalls sofort eingreifen und den Bus an der nächsten Haltestelle stoppen oder zur Ladestation schicken.

Quelle: Postauto

2017 ein kostenloser Testbetrieb eingeführt. Im Fahrplan 2018 ist der Betrieb als Linie 100 ins öV-Netz zum Frimobil-Tarif integriert: Mo–Fr am Morgen, Mittag und Abend alle 7 Min., Vormittag und Nachmittag auf Anfrage. App „Lastmile with TPF“.

VBSH Linie 12 Neuhausen

In Neuhausen am Rheinfall fährt der Bus seit 27. März 2018 zwischen Zentrum und Industriepark (0,3 km). Nach dem Ende von Bauarbeiten im zweiten Halbjahr kann die Linie bis zum Rheinfallbecken (Schlössli Wörth) verlängert werden. Als erster selbstfahrender Bus weltweit ist er in das Leitsystem der Verkehrsbetriebe Schaffhausen eingebunden. So können z.B. Anschlüsse und der Vorrang an Lichtsignalen gesteuert werden. Die Fahrzeugsteuerung bleibt aber autonom. Betrieb Mo–Sa 13–17 Uhr, sonntags 10–18 Uhr, siehe auch swiss-transitlab.com. Gratisnutzung.

MBC Ortsbus Cossonay

Die auf den Fahrplan 2018 angestrebten Linien ab der Bergstation der Standseilbahn Cossonay erwiesen sich als zu anspruchsvoll (u.a. zu grosse Steigungen). Gegenwärtig wird ein neuer Rundkurs getestet, um noch im Frühling die Betriebsbewilligung zu erhalten. In Herbst soll eine zweite Linie folgen. Mobilis-Tarif.

TPG Linie XA Meyrin

Die TPG haben per Fahrplan 2018 die Linie XA zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum von Meyrin in Betrieb genommen, Mo–Sa am Morgen und Abend, ausgerichtet auf die RER aus Genève. Sie wird vorläufig mit einem Dieselbus betrieben, soll aber demnächst auf einen Navya-Arma umgestellt werden. Während des Autosalons (9.–18. März 2018) wurde dieses Fahrzeug als Gratis-Shuttle zwischen dem Parkplatz P49 und der Halle 6 des Palexpo eingesetzt.

SBB „MyShuttle“ Zug

Der am 7. März 2017 per Sommer 2017 angekündigte Betrieb in Zug zwischen Bahnhof und Technologiecluster mit dem Fahrzeug „Olli“ von Local Motors (Phoenix, Arizona) konnte nicht umgesetzt werden. Die Projektgemeinschaft wechselte auf

Eisenbahn: Automatisierung und autonomes Fahren

Eine Standortbetrachtung zu einer aktuellen Frage aus dem Bundesamt für Verkehr.

Andreas Theiler Die automatisierte Eisenbahn in der Schweiz: Was ist 2018 Wunschdenken, was ist realistisch? Zu diesem Thema brachte Wolfgang Hüppi, Leiter Sicherheitstechnik im Bundesamt für Verkehr (BAV), an einem von MEV organisierten Anlass am 23. März ein bisschen Ordnung in begriffliche und andere Verwirrungen. MEV ist ein führender Anbieter von Eisenbahn-Betriebspersonal in Basel.

Zuerst einmal geht es bei der Eisenbahn nicht um autonomes Fahren; das ist bei einem Auto mit freier Strassen- und Spurwahl der Fall. Der richtige Begriff ist also automatisiertes Fahren. Dazu unterscheidet man in Europa vier Stufen:

- Manuelle Fahrt mit Zugbeeinflussung, wobei der Lokführer die Fahrt regelt und zuständig ist für Start, Stopp und Türsteuerung (Stufe 1).
- Halbautomatischer Betrieb mit Lokführer, bei der die Fahrt vom Start bis zum Stopp vollautomatisch durchgeführt wird. Der Lokführer löst den Start aus und kann im Bedarfsfall die Steuerung sofort übernehmen (Stufe 2).
- Begleiteter fahrerloser Betrieb: Statt dem Lokführer gibt es nur noch einen Begleiter, der für die Türsteuerung zuständig ist und dank einem Notfall-Bedienfeld den Zug bewegen kann. Der Zug fährt nach Sollwerten (Stufe 3).
- Vollautomatischer fahrerloser Betrieb. Hier befindet sich kein Personal mehr im Zug (Stufe 4).

Mit der Stufe 2 können Kapazität und Qualität gesteigert werden; bei Stufe 3 Sicherheit, Kapazität und Energieeffi-

zienz; bei der Stufe 4 geht es vor allem um die hohe Kapazität. Der Grundsatz hinter diesen drei Stufen heisst „Technologie statt Beton und Stahl“. Damit eine Automatisierung aber überhaupt etwas Positives bewirkt, müssen die folgenden Standardpunkte betrachtet werden.

Positive Ergebnisse ergeben sich bei artreinem Verkehr, einem unabhängigen Bahnkörper sowie einem einheitlichen Fahrzeugpark. Keine oder nur minimale Verbesserungen ergeben sich bei Mischverkehr, frei zugänglichem Bahnkörper und verschiedenen Fahrzeugtypen.

Als Herausforderungen listete Wolfgang Hüppi folgende fünf Fragen auf:

- Kundenakzeptanz: fühlen sich die Reisenden sicher?
- Betriebskonzept: automatisches Fahren und freier Netzzugang?
- Betriebskonzept: welcher Automatisierungsgrad ist sinnvoll?
- Finanzierung: zahlen sich die Investitionen aus?
- Nachweisführung: führt die Risikoanalyse zu einem akzeptablen Ergebnis?

Zwei abschliessende Praxis-Betrachtungen:

- Der Autoverlad am Lötschberg könnte technisch einfach auf Stufe 3 umgerüstet werden; das Ganze rechnet sich aber wegen den vielen Schnittstellen mit dem konventionellen Verkehr nicht.
- Das Sicherheitsargument, welches oft als Argument für einen stärker automatisierten Verkehr angeführt wird, sticht bei der sehr hohen Sicherheitskultur in der Schweiz nicht.

das Fahrzeug EZ10 „Milo“ von Easy Mile (Toulouse). Seit dem 25. März 2018 ist das Fahrzeug auf den öffentlichen Strassen unterwegs, zuerst zur Erfassung der Strecke („Mapping“), später für die Zulassung.

SVB/Bernmobil Matte/Marzili

2019 soll in den Berner Quartieren Matte und Marzili ein selbstfahrender Bus getestet werden. Details sind noch nicht festgelegt/bekannt.

Nachrichten 2

Unterwegs zum „öV-Ticket 2020“

Die Verkehrsunternehmen und regionalen Tarifverbände der Schweiz haben dem Tarifwarrumpel den Kampf angesagt und am 6. März in Bern ihre Ideen zu einer Vereinheitlichung präsentiert. Der wichtigste Baustein ist, dass künftig jede Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr in der Schweiz mit einem einzigen Ticket machbar sein soll. Konkret wird beispielsweise die Entwicklung von neuen benutzerfreundlichen und kostengünstigen Tablet-Automaten angestrebt. Die Digitalisierung ermöglicht zudem Modelle, bei denen das Ticket für die Fahrt erst im Nachhinein verrechnet wird. Schon heute existieren auf dem Schweizer Markt entsprechende Apps des automatisierten Ticketings für Smartphones, die eine Fahrt digital erfassen. Mit verbindlichen Standards für die ganze Schweiz will die öV-Branche die Gleichbehandlung aller Kunden garantieren.
Internet: www.ticket2020.ch

Einzeltickets etwas günstiger

Dank tieferer Mehrwertsteuer sind auf Anfang Juni die Preise für die nationalen streckenbezogenen Einzelbillette minim gesenkt worden. Denn die öV-Unternehmen lassen die MWSt-Ersparnis in Höhe von zirka 9 Mio. Franken ihren Kunden zukommen, wie der Branchenverband ch-direct mitteilte. Kundinnen und Kunden können neu von einem erhöhten Kontingent an Spartageskarten profitieren. Die Preise für das Generalabonnement bleiben gleich, doch für GA-Abonnenten entfällt die Hinterlegungsgebühr (bis 28. Feb. 2019). Die Ankündigungen wurden unterschiedlich kommentiert. So kritisierte der Tages-Anzeiger, dass die GA-Inhaber als „beste Kunden“ benachteiligt würden. (pd/gl)

SBB in der Vertikalen

Auf dem Baufeld B des Basler SüdParks bauen die SBB derzeit das „Meret Oppenheim Hochhaus“, kurz MOH. Es befindet sich direkt neben dem Bahnhof SBB am Südeingang. Seit der Aufrichte am 19. April ist der Rohbau laut SBB abgeschlossen, die Innenausbauarbeiten sind auf Kurs. Das MOH wurde vom renommierten Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfen. Es soll zu einem prägenden Merkmal des Quartiers werden. Das 80 Meter hohe Ge-

bäude ist ab Februar 2019 bezugsbereit. Die über 25 200 Quadratmeter Nutzfläche teilen sich 153 Wohnungen (davon zahlreiche noch verfügbar), Büro- und Gastronomieflächen. Vom 1. bis 3. Obergeschoss und in Teilen des Erdgeschosses hat sich das SRF eingemietet. (pd)

Mängel via App melden

Die SBB haben die Rubrik „Reparatur und Sauberkeit“ per Mitte März 2018 definitiv in der SBB Mobile App aufgenommen. Ausserordentliche Verschmutzungen und Sachmängel am Bahnhof oder im Zug können mit wenigen Klicks gemeldet werden. Dabei kann es sich um unterschiedliche Mängel handeln wie etwa um defekte WCs, Rolltreppen oder Aufzüge, Störungen an Billettautomaten oder an Abfahrtsanzeigen. Kundinnen und Kunden finden die Funktion „Repair and Clean“ durch zweimaliges Wischen nach links im Kachel-Menü am oberen Rand der SBB Mobile App. Um auf die Funktion zugreifen



zu können, müssen die Nutzer mit dem SwissPass eingeloggt sein. (pd)

Warten auf den Inland-Fernbus

Mitte April gab Eurobus bekannt, die Firma Domo Swiss Express AG übernommen zu haben, welche als bislang einziger Schweizer Fernbus-Anbieter über eine Konzession für drei nationale Fernbuslinien verfügt (das InfoForum berichtete). Die drei Linien sollten trotz der Übernahme wie geplant ab dem 10. Juni in Betrieb gehen, wurde versichert. Die Übernahme des Swiss Express diene der „Unterstützung des schnellen Aufbaus und Betriebs der konzessionierten Fernbuslinien“. Nur: Auf der Homepage von Eurobus (www.eurobus.ch) war bei Drucklegung nichts von den Fernbuslinien und den Reisezeiten zu sehen. Vielleicht wird es ein Last-Minute-Angebot. (gl)

Mehr Züge Schweiz-Italien

Die Verbindungen zwischen der Schweiz und Italien werden in den nächsten Jahren verbessert und ausgebaut. Trenitalia und SBB einigten sich darauf, dass ab Fahrplan 2020 auf der Lötschberg-Achse (Basel-Bern-Mailand) 4 anstatt wie bisher 3 Zugpaare verkehren. Im Fahrplan 2021, nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels, wird sich die Reisezeit zwischen Zürich und Mailand von 3 Std. 30 Min. auf 3 Stunden verkürzen, und das Angebot wird von 8 auf 10 Zugpaare pro Tag ausgebaut. Ausserdem sind neue Direktverbindungen nach Genua und Bologna vorgesehen. Zwischen Basel und Mailand via Luzern wird es 2 neue Verbindungen geben (zurzeit nur eine einzige). (pd)

Musterhaltestelle aufgebaut

Für die zukünftige Limmattalbahnhof werden eigene Haltestellen entwickelt. Sie sollen der neuen Stadtbahn eine eigene Identität und Charakter verleihen. Die Limmattalbahnhof AG hat im April die neu erstellte Musterhaltestelle in Schlieren präsentiert. Die Limmattalbahnhof führt als Zentrumsachse mitten durch bestehendes Siedlungsgebiet. Sie ist deshalb eher mit einem Tram als mit einer Bahn vergleichbar. Entsprechend wurde die Gestaltung der Haltestelle vom klassischen Stadtzürcher Haltestellentyp weiterentwickelt. Die Lage der Haltestellen im Siedlungsgefüge wurde so bestimmt, dass sie Teil des bestehenden Fussweg- und Velonetzes sind. (pd)

Zugreisen statt Flugreisen fördern

Pro Bahn unterstützt die Forderung nach einer Flugticketabgabe, welche die Kostenwahrheit des Flugverkehrs abdeckt.

PBS Will die Schweiz die Pariser Klimaziele erreichen, muss sie ihre Verkehrs- und Klimapolitik zwingend anpassen. Die Pariser Klimaziele wollen die Klimaerwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellem Zeitalter begrenzen. Ohne Einbezug der Flugverkehrs-Emissionen kann dieses Ziel nicht erreicht werden.

Der Luftverkehr ist in der Schweiz für über 18 Prozent des menschengemachten Klimaeffekts verantwortlich. Gemäss Prognosen beträgt im Jahr 2030 das Passagieraufkommen der Schweizer Flughäfen 78 Millionen Personen. Das sind 28 Millionen mehr als heute. Verglichen mit unseren Nachbarn sind Schweizerinnen und Schweizer doppelt so viel mit dem Flugzeug unterwegs. Dabei haben über 80 Prozent der Flüge aus der Schweiz einen Zielort innerhalb von Europa. Hier besteht ein entsprechend grosses Reduktionspo-

tential. Dieses kann insbesondere durch die Nachtzüge erbracht werden, denn diese stellen für Strecken bis 1500 Kilometer eine klimafreundliche Alternative gegenüber dem Flugzeug dar.

Für eine Kerosinsteuer

„Zug statt Flugreisen“ lautet daher die Devise. Ein entsprechender Brief wurde im April an Bundesrätin Doris Leuthard (Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) übergeben. Darin werden folgende Massnahmen gefordert:

- Die Schweiz erhebt eine Flugticketabgabe, welche die Kostenwahrheit des Flugverkehrs abdeckt.
- Die Schweiz setzt sich auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer ein. Dieses Bekenntnis wird aktiv kommuniziert, national wie international.

- Die Schweiz fördert eine Verkehrsverlagerung zu nachhaltigeren Verkehrsträgern, insbesondere zum Schienenverkehr.

Neben Pro Bahn Schweiz unterstützen folgende Organisationen diese Forderung: umverkehrR, Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG), Association Climat Genève, Alliance Sud, Fussverkehr Schweiz, Greenpeace Schweiz, IGÖV, Klima-Allianz (mit über 70 Organisationen), Pro Velo Schweiz, Schweizerische Energie-Stiftung, Swiss Youth for Climate, VCS Schweiz, WWF Schweiz, Grüne Schweiz, Junge Grüne Schweiz, SP Schweiz und JUSO Schweiz.

Die Briefübergabe fand im Rahmen der Aktionswoche von „Back on Track“, der Koalition zur Förderung der internationalen Zugverbindungen, statt.

**HEIMATLAND
ISCH DAS ES PANORAMA!**

Jetzt online
kaufen



Entdecken Sie vielfältige Ausflugsziele in den Regionen Emmental, Entlebuch, Willisau und Oberrargau. Gewinnen Sie beim grossen Heimatland-Wettbewerb.

bls.ch/heimatland

bls
verbindet.

Observatoire de la grande vitesse européenne

Daniel Mange Carlo Pfund, ancien directeur de l'Union des transports publics (UTP) de 1969 à 2000, s'est voué à dresser méticuleusement tous les développements de la grande vitesse ferroviaire en Europe, des Pyrénées à l'Oural: lignes en exploitation, en travaux ou planifiées. Dès le printemps 2016, la CITraP-Vaud a le privilège d'accueillir sur son site Internet les travaux de Carlo Pfund, dans une rubrique bilingue intitulée Grande vitesse ferroviaire/ Eisenbahnhochgeschwindigkeit.

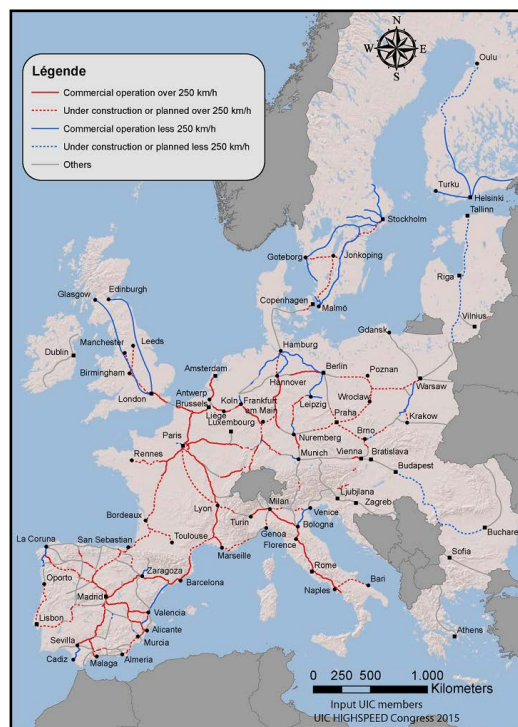
Aujourd'hui la CITraP-Vaud présente sur son site Internet (citrap-vaud.ch -> Groupes de travail -> Plan Rail 2050 -> Grande vitesse ferroviaire/ Eisenbahnhochgeschwindigkeit) l'édition 2018 de son Observatoire, en français et en allemand: dans chaque langue, vous trouverez un commentaire sur les développements de la grande vitesse européenne en 2017–2018, ainsi qu'une liste exhaustive des lignes à grande vitesse de 15 pays européens et de l'Asie proche. Carlo Pfund vous suggère également de consulter les pages Internet de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) consacrées à la grande vitesse dans le monde entier, avec cartes détaillées

et listes résumées des lignes impliquées. Nous remercions Carlo Pfund pour son engagement et espérons que sa vision retiendra l'attention des décideurs politiques qui façonnent l'aménagement ferroviaire de notre pays. Pour plus d'information:

www.citrap-vaud.ch

Daniel Mange Seit Frühling 2016 publiziert die CITraP-Vaud (Interessengemeinschaft für öffentlichen Verkehr, Sektion Waadt), exklusiv einen Bericht über die Entwicklung des Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetzes, erstellt von Carlo Pfund, ehemaliger Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) und übersetzt von Jean-Pierre Membrez. Auf der Homepage (citrap-vaud.ch -> Groupes de travail -> Plan Rail

2050 -> Grande vitesse ferroviaire/Eisenbahnhochgeschwindigkeit) finden Sie die Ausgabe 2018 mit einer Liste der Hochgeschwindigkeitsstrecken in Betrieb, im Bau und in Planung in 15 Ländern in Europa und im Nahen Osten (Stand Mai 2018). Weitere Einzelheiten zum Bericht und zum Autor in deutscher und französischer Sprache finden sich auf der Webseite www.citrap-vaud.ch.



Das Hochgeschwindigkeitsnetz in Europa.
Quelle: Union internationale des chemins de fer (UIC)

Digitale Themendossiers bei SBB Historic

Edwin Dutler An der Medienkonferenz von SBB Historic informierten die Verantwortlichen über die neuen digitalen Themendossiers, welche den Nutzern lizenzfrei zur Verfügung gestellt werden. Den Auftakt machen Akten zum Landesstreik 1918. Die Akten werden auf einer eigens eingerichteten Plattform auf der Website von SBB Historic aufgeführt und können dort gefiltert und nach Kategorien geordnet betrachtet werden. Ein Link auf der Seite des einzelnen Beitrags führt anschliessend zu Wikipedia, wo die Datei in der gewünschten Auflösung heruntergeladen werden kann. Die Wiedereröffnung des Depots Erstfeld am 7. Mai 2017 mit der neuen Ausstellung „Entlang der Bergstrecke“, die Führerstandsfahrten auf der Gotthardbergstrecke sowie



Das Krokodil 14305 auf seiner ersten Fahrt in der Schweiz in Delémont.
Bild: Werner Dutler

die monatlichen Fitnessfahrten im Depot Erstfeld konnten erfolgreich realisiert werden. Der Höhepunkt der Erlebnisfahrten im Jahre 2017 waren dabei sicher die C-5/6-Doppeltraktionen am Gotthard. Grund zur Freude bot sicher auch die erfolgreich abgeschlossene Revision der Ce 6/8 III 14305, bekannt als „Schwedenkrokodil“. Nach einer dreitägigen Publikumsfahrt von Meiningen (D) in die Schweiz konnte das Krokodil erstmals am 5. November 2017 wieder in seinem Heimat-Depot in Olten übernachten. Im laufenden Jahr wird der Stiftungsrat aufgrund der knappen Abstellflächen für das Rollmaterial eine strategische Flächenplanung und ein Abstellkonzept für die Fahrzeuge erstellen, um die umfassenden Wartungsarbeiten zu optimieren.

Eine Erwiderung zur Kolumne „Nullnummern“

Mit der Kolumne „Die Nullnummern“ (InfoForum 1/2018) zeigt Pro Bahn, wie fortschrittlich der Verband inzwischen geworden ist. Das InfoForum hat endlich das Niveau eines gewöhnlichen Internet-Forums erreicht. Der Wutbürger speit Gift und Galle, ohne sich einen Deut um die Fakten zu scheren. Der Kolumnist vermischt das Ansagen von Zugnummern, wie es in einigen Nachbarländern üblich ist, und für Züge ohne Platzreservation keinen Informationswert darstellt, mit der Ansage und Anzeige von Liniennummern. Liniennummern sind im Nahverkehr, bei Regional- und S-Bahnen schon lange üblich und nützlich. Aus dieser Warte ist die Einführung von Liniennummern in einem strukturierten Fernverkehrsangebot, wie es die Schweiz kennt, nichts als konsequent und sinnvoll. Die Belgischen Bahnen verwenden Liniennummern im Fernverkehr seit den 1980er Jahren. Dem Kolumnisten anscheinend entgangen sind die wirklichen Probleme, die mit der Einführung der Liniennummern im SBB-Fernverkehr einhergehen, nämlich deren inkonsequente Anwendung und die vielen Ausnahmen in der Haltepolitik, die die Liniennummern für den Fahrgast zur Falle werden lassen. Damit untergräbt die SBB das Vertrauen in die Liniennummern, das für deren sinnvolle Verwendung erforderlich ist, und letztlich das Vertrauen in die gesamte Fahrgastinformation. Die Kolumne hingegen untergräbt das Image des Verbands Pro Bahn, und insbesondere der zahlreichen ehrenamtlichen Aktivmitglieder, die mit seriöser Detailarbeit versuchen, den öffentlichen Verkehr voranzubringen.

Dieter Schopfer, Bern

Luzern: den gordischen Knoten einfach umfahren

In den Schwerpunktartikeln des InfoForum 1/2018 werden der AS 2035 und verschiedene Ansichten seitens Pro Bahn ausführlich dargestellt. Bis Luzern einen Durchgangsbahnhof hat, dürfte noch sehr viel Zeit vergehen, nicht nur mit Warten auf den nächsten Anschluss im ungemütlichen Bahnhof. Viel einfacher zu realisieren wäre ein Umfahren dieses „unmöglichen“

Bahnhofs, zumindest für die Relation Basel–Gotthard. Die Aargauer Südbahn ist eine exzellente Verbindung mit genügend Kapazitätsreserven. Die IC/EC Basel–Gotthard können mindestens stündlich über die Südbahn direkt nach Arth-Goldau und weiter geführt werden, mit optionalem Halt in Aarau oder Lenzburg. Damit erhielte der Kanton Aargau endlich eine rasche, umsteigefreie Verbindung in den Süden. Zudem kann die angestrebte Verkürzung der Reisezeit von 30 Minuten zwischen Basel und Milano sofort erreicht werden. Ab Luzern wird der Tellbus nach Altdorf mindestens stündlich geführt. Dies ist die einzige Möglichkeit, die Verbindung ab Luzern in den Süden zu beschleunigen. Die Verbindung über die A2 durch den Seelisbergtunnel zum neuen Kantonsbahnhof Altdorf ist schneller als die Bahn über Arth-Goldau. Klar ist, dass mit diesen Vorschlägen nur ein Teil der Luzerner Probleme gelöst werden können, dafür kurzfristig, kundenfreundlich und kostengünstig.

Raimund Hächler, Chur

Randregionen sind immer im Nachteil

Mit grossem Interesse habe ich den Artikel im InfoForum 1/2018 „Mehr als Zürich und Arc Léman“ gelesen. Der letzte Satz des Artikels lautet „In weniger dicht besiedelten Gebieten stellt sich die Frage, ob ein Ausbau des schienenengebundenen ÖV noch sinnvoll ist“.

Wir als Arbeitsgruppe der Pro Bahn Sektion Ostschweiz haben uns für die Randregionen eingesetzt und betrachten auch einen Ausbau in weniger dicht besiedelten Gebieten als sinnvoll. Das ist eine notwendige Voraussetzung, wenn Randregionen sich weiterentwickeln und wirtschaftlich wachsen wollen.

Es kann nicht sein, dass einige davon nicht vom enormen Angebotsaufbau im Schienenverkehr profitieren können, weil das Angebot beim Status quo (Stunden-takt) bleibt oder gar abgebaut wird (z.B. Obermarch: Streichung S2-Halte), wenn Anschlüsse neu gebrochen werden (z.B. Ziegelbrücke: Eckanschluss) oder sich die Übergangszeiten zwischen den Tälern (z.B. Schwanden) vom schlanken Anschluss auf eine Übergangszeit von 30 Minuten verschieben und sich die Gesamtreisezeit

wegen langen Stillstandzeiten (z.B. Schwanden) verlängern. Trotz all diesen Nachteilen mutet man den betroffenen Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs immer wieder Tariferhöhungen zu, obschon sie vom Angebotsaufbau (Fernverkehr, halbstündliche Anschlüsse) gar nie profitieren können.

Die von uns als Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Studien sind an alle zuständigen Stellen und auch dem BAV zugestellt worden. Besonders gefreut hat uns, dass auch eine Kreuzungsstelle zwischen Schwanden und Linthal in den vom Bundesrat und BAV vorgeschlagenen Ausbauschnitt 2035 aufgenommen wurde.

Ausgerechnet die Dachorganisation Pro Bahn Schweiz hinterfragt nun solche Ausbauten und stellt damit unsere Bemühungen in Frage. Das werden die für den ÖV Verantwortlichen beim Bund, den Kantonen, den Gemeinden und den Transportunternehmen auch aus dem InfoForum erfahren. Wo bleibt da die Solidarität, liebe Pro Bahn?

**Hans Schärer,
alt Präsident Sektion Ostschweiz**

Pilotprojekt Akku-Tram wäre gewünscht

Das Tramprojekt Bern–Ostermündigen wurde kürzlich bei einer kantonalen Volksabstimmung angenommen. Umstritten waren einerseits die Kosten, und andererseits die Abholzung von Alleebäumen zugunsten der neu zu erstellenden Fahrleitungsmasten. Würde man, wie in einigen ausländischen Städten, fahrleitungsfreie Strassenbahnlinien bauen, welche durch Akkus angetrieben werden, wäre dies für die Schweiz ein Novum und ein sensationelles Pilotprojekt. Gebaut werden müsste nur der Gleiskörper, und die Alleebäume könnten in ihrer vollen Pracht erhalten werden. Es liesse sich viel Geld sparen. Und bei einem Sturm oder Unfall würden keine Fahrdrähte und Masten mehr beschädigt oder herunter gerissen. Die heutige Akku-Technik lässt es zu, dass an den beiden Endhaltestellen die Akkus durch Kurzladung wieder nachgeladen werden können. Alles spricht für das erste Akku-Tram in der Schweiz.

Marcus-Beat Stoercklé, Basel

Luzern erneut benachteiligt

Die Angebotsveränderung des Flughafenzugs Luzern – Zürich Flughafen ist aus Kundensicht sehr unglücklich.

Karin Blättler Zuerst fand ein Kahlschlag bei den direkten Zugverbindungen ab Luzern in den Süden statt. Stück für Stück gibt es seither wieder Verbesserungen, auch wenn man noch weit entfernt vom früheren Angebot in den Süden ist. Nun planen die SBB per Fahrplanwechsel im Dezember 2018 eine Verschiebung des Flughafenzuges IR 70 (Luzern – Zürich – Zürich Flughafen), gemäss Aussagen der SBB zwar nur vorübergehend, aber immerhin während zwei Jahren. Die bisher stündliche Abfahrt ab Luzern ist um x.10. Neu soll gelten: Luzern ab x.35, Zürich HB an x.25, Zürich HB ab Richtung Flughafen x.37 oder x.39, Streichung des Halts in Zürich Oerlikon, Zürich Flughafen an ca. x.47. Geplant ist eine Durchbindung nach Konstanz. Dieses Reiseziel wird von den Zentralschweizer Reisenden kaum nachgefragt. Die Ver-

schiebung des Flughafenzugs bedeutet für den Knoten Luzern und die Reisezeiten eine klare Verschlechterung. Die wichtigste Verbindung von Luzern (höchste Nachfrage; seit Jahren steigende Auslastung) wird fahrlässig geschwächt. Auch wenn es nur für zwei Jahre gelten soll, so müssen die Kunden während dieser Zeit folgende Verschlechterungen in Kauf nehmen: 1) längere Reisezeiten; 2) statt einmal Umsteigen auf verschiedenen Relationen zweimal Umsteigen zum Flughafen; 3) Streichung des sehr wichtigen Halts in Zürich Oerlikon (Arbeitsplätze, Freizeit, Konzerte); 4) längere und unattraktive Aufenthaltszeiten in Luzern und Zürich HB (heute 4 Minuten, neu 12 bis 14 Minuten in Zürich HB). Eine solch grundlegende befristete Angebotsveränderung ist aus Kundensicht sehr unglücklich und stösst auf Unverständnis.



Pro Bahn: „Die Verbindung Luzern-Zürich wird fahrlässig geschwächt“.

Bild: Gerhard Lob

Mitwirken beim Fahrplan 2019

Edwin Dutler An einer Medienkonferenz nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe des InfoForums haben die SBB die Stossrichtung für den Fahrplan 2019 bekannt gegeben. Dabei soll insbesondere die Ostschweiz Verbesserungen erhalten mit mehr Verbindungen, kürzeren Fahrzeiten und besseren Anschlüssen zwischen Fern- und Regionalverkehr. Nach gezielten Infrastrukturausbauten kann im Dezember 2018 die dritte Etappe der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich umgesetzt werden.

Bevor wir jedoch aus Sicht des Ressorts Fahrplan zu den Verbesserungen resp. auch zu den unvermeidlichen Verschlechterungen Stellung nehmen können, ist es

wichtig, dass möglichst viele Leserinnen und Leser im Fahrplanverfahren mitwirken und kurz ihre persönlichen Präferenzen überprüfen. Das Fahrplanverfahren unter www.fahrplanentwurf.ch dauert noch bis zum 17. Juni. Bitte helfen Sie auch in den Regionen mit und überprüfen Sie Ihre Linien. Die Stellungnahmen können mit dem vorbereiteten Online-Formular direkt an die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Stellen der Kantone eingereicht werden. Wir danken Ihnen für Ihre Arbeit und dafür, dass Sie eine Kopie Ihrer Begehren per E-Mail an den Leiter des Ressorts Fahrplan von Pro Bahn Schweiz senden: pbs-ressort.fahrplan@pro-bahn.ch

Gönnermitglieder

BERNMOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

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

Die gelbe Klasse

Besuch der Pro Bahn Sektion Zürich bei der Leitstelle PostAuto Region Zürich.

Michael Strasser Am Sitz der PostAuto Region Zürich begrüßte uns Roger Hunziker, Leiter der Leitstelle, und führte uns zuerst durch das Büro-Labyrinth des Unternehmens. Es folgte eine Vorstellung mit Ausführungen zur Technik der neuen Haltestellentafeln, die gegenwärtig im Rahmen eines Pilotprojekts erprobt werden.

Einige Fakten: Die PostAuto Schweiz AG brachte 2016 mit ihren 2242 Fahrzeugen auf 882 Linien 152 Millionen Fahrgäste ins Ziel. Die Region Zürich mit 148 Fahrzeugen auf 88 Linien und 21,4 Millionen Fahrgästen ist nur ein Teil davon. Jedoch bewegen sich 15 Prozent der Fahrgäste in der Region mit PostAuto.

Als grösstes Busunternehmen der Schweiz will PostAuto die Mobilität der

Zukunft mitgestalten. Deshalb hat das Unternehmen seine Dienstleistungen entlang der Mobilitätskette weiter ausgebaut. Es ist laufend daran, das technische Know-how zu professionalisieren und zu bündeln. Dafür werden eine Reihe von Pilotversuchen und Projekten durchgeführt: elektronisches Ticketing, massgeschneiderte Mitfahrangebote wie PubliRide und grosse Bikesharingnetze wie PubliBike.

Ganzheitlicher Mobilitätsdienstleister

Mit den Projekten SmartShuttle (siehe Seite 16) und Integrierte Systemarchitektur übernimmt PostAuto teils eine Pionierrolle über die Landesgrenzen hinaus. Damit vereinfacht PostAuto die Mobilität und leistet einen Beitrag zur Lebensquali-

tät. PostAuto entwickelt sich vom reinen Busunternehmen zu einem namhaften Anbieter ganzheitlicher Mobilitätsdienstleistungen.

Nach der Vorstellung des Unternehmens durften wir einen Einblick in die Leitstelle der Region Zürich erhalten. Der ganze Betrieb der Region Zürich wurde von zwei Mitarbeitern mit je fünf Bildschirmen geführt. Eine anspruchsvolle Tätigkeit, die viel Fingerspitzengefühl und Koordination beansprucht. Ein interessanter Einblick in eine Welt, welche die öV-Nutzenden nur von der einen Seite wahrnehmen. Doch wenn man sieht, welche Arbeiten dahinterstecken, wird das Verständnis grösser, wenn etwas nicht so klappt, wie es eigentlich sollte.

Vorankündigung Besuch beim DZVO

Am Sonntag, 14. Oktober 2018, findet das jährliche Fahrzeugtreffen beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) statt.

Der Fahrplan und der Einsatz des Rollmaterials wird erst im August bekanntgegeben, aber der Ablauf wird so aussehen: Am Spätvormittag Fahrt Hinwil–Bauma. Verpflegung während der Fahrt oder vor Ort nach Ankunft (Festbeiz in der Bahnhofshalle). Die Rückreise kann mit einem beliebigen Zug angetreten werden.

Kosten: Die Verpflegung während der Fahrt ohne Getränke übernimmt die Sektion Zürich. Die Fahrkosten sowie sonstige Spesen müssen die Teilnehmenden selber

bezahlen. Der Fahrpreis Hinwil–Bauma beträgt einfach Fr. 20.00, hin und zurück Fr. 35.00. Kinder bis zum 16. Altersjahr reisen in Begleitung eines Erwachsenen gratis.

Provisorische Anmeldung bitte schriftlich bis am 20. August an: Régis Maget, Affolternstrasse 81, 8050 Zürich, E-Mail: regis.maget@bluewin.ch

Führung durch die Sammlung der SBB Historic in Windisch

Am Samstag, 1. September 2018 um 14:15 Uhr organisiert die Sektion Zürich eine Führung durch die Sammlung von SBB Historic in Windisch bei Brugg. Die Dauer der Führung beträgt zirka 1,5 Stunden. Treffpunkt: Direkt bei SBB Historic an

der Lagerstrasse: ab Bahnhof Brugg 10 Gehminuten via Industriestrasse Richtung Turgi. Anmeldung bitte schriftlich bis am 10. Juli an: Régis Maget, Affolternstrasse 81, 8050 Zürich, E-Mail: regis.maget@bluewin.ch

Aktuelle Infos

Das InfoForum von Pro Bahn Schweiz erscheint vier Mal pro Jahr. Doch die Internetseite von Pro Bahn versorgt Sie ständig mit aktuellen Informationen, insbesondere aus den Sektionen und ihren Einzugsbereichen. Schauen Sie doch einfach mal vorbei: www.pro-bahn.ch.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschemattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident
Böcklinstrasse 13, 3006 Bern
T 031 352 83 46
pbs-em.praesident@pro-bahn.ch

NORDWESTSCHWEIZ

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

OSTSCHWEIZ

Bruno Eberle, Präsident
Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen
T 071 245 36 46
beberle@swissonline.ch

TICINO ASTUTI

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

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschemattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

ZÜRICH

Michael Strasser, Präsident
Tannenbergsstrasse 56,
8625 Gossau / ZH
T 043 277 82 76, M 079 583 72 10
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



ProBahn Schweiz

Jetzt Mitglied werden ...

Einzelmitglied
CHF 50.- / Jahr

Name _____

Familienmitglied
(Familien, Ehepaare,
Partner im gleichen Haushalt)
CHF 80.- / Jahr

Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

Studenten / Lehrlinge
CHF 25.- / Jahr

E-Mail-Adresse _____

Datum _____

Vereine / Verbände
CHF 100.- / Jahr

Unterschrift _____

Gemeinden
CHF 200.- / Jahr

Empfohlen durch
(Name / Adresse) _____

Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.- / Jahr

... 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.-.



Region Goldau

2-TAGES-RUNDREISE

BAHNFAHRT UND ***HOTEL
AB CHF 314.-*

Eingeschlossene Leistungen:
Übernachtung in Lugano (inkl. Frühstück),
Voralpen-Express in der 1. Klasse,
Bernina Express in der 2. Klasse

Vom Voralpen- zum Bernina Express

EXPRESS^{HOCH2} – DIE SCHÖNSTEN EXPRESSVERBINDUNGEN DER SCHWEIZ

Geniessen Sie unser exklusives Angebot Express^{hoch2}, bei dem wir für Sie die schönsten
Expressverbindungen der Schweiz zusammengestellt haben.

Nähere Angaben erhalten Sie über Ihre Buchungsstelle der Schweizerischen Südostbahn AG,
Telefon 058 580 78 71 oder unter www.voralpen-express.ch/pauschalangebote.



* Im Preis inbegriffen (Basis Halbtax-Abonnement, 2. Klasse): Zugfahrt Wohnort – St. Gallen – Arth-Goldau – Lugano – St. Moritz – Chur. Übernachtung inkl. Frühstück in Lugano.
Zugfahrt St. Gallen – Arth-Goldau in der 1. Klasse als offerierte Zusatzleistung. Der publizierte Preis ist ein Preisbeispiel pro Person in CHF bei Stand der Drucklegung im
Dezember 2017 und ist gültig bis 22.1.2018. Das Preisbeispiel basiert auf einer Abreise am 1.7.2018. Tagesaktuelle Preise erhalten Sie in Ihrem SOB-Reisebüro.