



Bild: Thomas Lendenmann

## Bahnhöfe am Anschlag

Warum das Passagieraufkommen immer schwieriger zu bewältigen wird  
Analyse und Rezepte für eine bessere Orientierung der Reisenden



**Kurt Schreiber**

Präsident  
Pro Bahn Schweiz

## Quo vadis?

**D**

Wohin des Weges – diese Frage stellt sich nach der Ankunft auf einem unbekanntem Bahnhof. Im Zug sind wohl entsprechende Durchsagen über Anschlusszüge erfolgt, wo genau geht es aber zum Ausgang, wo sind Busse oder Trams und wie komme ich als Reisender ohne Irr- und Umwege weiter.

Nicht nur mehr Züge und Geleise, sondern auch mehr Platz in den Bahnhöfen ist notwendig, damit ein- und ausgestiegen werden und das Ziel innert nützlicher Frist erreicht werden kann. Fussgängerstaus auf vielen Bahnhöfen sind bereits heute eine Tatsache. Es braucht also auch dort mehr Platz, damit ein Vorwärtskommen ohne Verzögerung möglich ist und dazu braucht es Orientierungshilfen, die weiterhelfen und nicht aufhalten.

## Quo vadis?

**F**

Quel chemin emprunter? La question se pose aussi à l'arrivée en gare. Tant que le voyageur se trouve à bord du train, toutes les indications nécessaires lui sont communiquées par haut-parleur. Mais les choses se compliquent à l'arrivée. Ainsi, où se trouve l'arrêt de bus ou de tram, comment s'y rendre sans détour, voire sans se tromper?

Ce n'est pas seulement de rames et de voies supplémentaires dont le besoin se fait ressentir, mais aussi d'espaces dans les gares, afin de pouvoir atteindre sa destination sans encombre. Désormais, des masses d'usagers qui se bousculent dans les gares sont une réalité. Là aussi, il faut davantage de place et des indications claires et efficaces afin de pouvoir se déplacer facilement et rapidement.

## Quo vadis?

**I**

Dove andare? Quale direzione prendere? Quando si arriva in una stazione sconosciuta, ci poniamo queste domande. In treno vengono spesso annunciate le coincidenze con altri treni ma non vengono fornite indicazioni in merito all'ubicazione dell'uscita o alle stazioni di partenza di tram e bus. Un aiuto in tal senso semplificherebbe di molto gli spostamenti.

Ma per migliorare le condizioni di viaggio e i tempi di percorrenza, non sono necessari solamente più treni e più binari ma anche più spazio all'interno delle stazioni affinché si possa salire e scendere dai treni facilmente e si possa raggiungere la prossima coincidenza senza difficoltà. Oggi i marciapiedi delle stazioni sono spesso stracolmi di gente e gli spostamenti vengono rallentati dalla folla. Per permettere piacevoli viaggi senza ritardi sono quindi necessari spazi più generosi nelle stazioni e pannelli esplicativi che permettano un miglior orientamento e conoscenza del luogo.

## Inhalt

### Schwerpunkt

#### Bahnhof mit Zukunft

ÖV-Wachstum bringt Bahnhöfe an Kapazitätsgrenzen .....	3-5
Les gares à atteindre leurs limites de capacité .....	4
Infobedarf für Kunden steigt .....	6
Passagierfluss in Bahnhöfen .....	7
Handlungsbedarf in Visp .....	8

### Aktuell

ÖV-Preise steigen im Dezember .....	9
Meinungen zur Tarifierhöhung .....	10
ETR 610: Hoffnung am Gotthard .....	11
Tilo und Arcobaleno: Fortschritte im Tessin .....	12
Biel: HG-Anschluss rückt näher .....	13
Railjet: Nachbesserung nötig .....	14
Kolumne: Reisen in rollenden Büros .....	14

### Familienreisen

Mit dem öV zum Seilpark Gantrisch .....	15
Vier-Pässe-Fahrt: ViaPostaAlpina .....	16-17

### Reisesplitter .....

### ÖV-erreisen

Unterwegs in Norwegen .....	20
-----------------------------	----

### Pro Bahn intern .....

## Impressum

InfoForum 3/2012, Versand: 13. September 2012

### Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)  
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs  
Postfach 2224, 8021 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

Marcel Burllet, Bastian Bommer-Denss, Edwin Dutler, Thomas Lendenmann, Blaise Nussbaum, Hans Schärer, Kurt Schreiber, Marcel Sonderegger, Andreas Theiler

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektorat

Stefan Schweizer

### Inserate und Druck

Rub Media AG  
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern  
Postfach 6364, 3001 Bern  
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91  
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

### Grafisches Konzept und Layout

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

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

### Nächste Ausgaben

InfoForum 4/2012 13. Dezember 2012  
Inserate- und Redaktionsschluss 21. November 2012  
InfoForum 1/2013 14. März 2013  
Inserate- und Redaktionsschluss 20. Februar 2013



Orientierung in Bahnhöfen ist wichtig: In Zürich HB kann sie schon mal verloren gehen.

Bild: Thomas Lendenmann

## Szenarien zur Wachstumsbewältigung

Der öffentliche Verkehr wird in den nächsten Jahren um mehr als 40 Prozent wachsen. Damit stossen auch die Bahnhöfe an ihre Kapazitätsgrenzen.

**Thomas Lendenmann** Der öffentliche Verkehr geniesst in der Schweiz ein sehr hohes Ansehen. Dies zeigen die steten Wachstumszahlen im Personenverkehr PV und im Güterverkehr GV. Massgebend sind der direkte Verkehr, das Knotenprinzip, die Tarifverbände sowie der Taktfahrplan und dessen Taktdichte. Dementsprechend wird die Schweiz im Ausland gerne als Vorbild genommen. Auch die Bahnzulieferindustrien in der Schweiz nehmen dieses sehr gute öV-Angebot marketingmässig gerne als Referenz auf.

Diese Popularität hat seinen Preis. Jedes Jahr wachsen die Passagierzahlen im zweistelligen Prozentsatz an. Die Gründe liegen beim steten Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Bevölkerungszunahme in der Schweiz. Meilensteine wie Bahn 2000, ZEB1 und Bahn 2030 sind oder waren ein wichtiger Bestandteil für die Passagierzunahmen.

Dazu beigetragen hat auch der Lötschbergbasistunnel. Dieser verkürzte die Reisezeit ins Wallis um zirka eine Stunde. Der Erfolg ist überwältigend. Bereits nach wenigen Jahren ist der

Basistunnel an seine Kapazitätsgrenzen angelangt.

Das Gleiche wird sich auch beim neuen Gotthardbasistunnel abspielen. Der Kunde wird die-

### Darum geht es

Die grossen Knotenbahnhöfe Zürich, Bern, Basel und Luzern wurden stetig ausgebaut. Trotzdem werden sie oder sind sie bereits an die Grenzen ihrer Kapazität gelangt. Nur mit einem weiteren teuren Ausbau kann das künftige Passagieraufkommen bewältigt werden. In diesem Schwerpunkt des InfoForums wird in bescheidenem Ausmass aufgezeigt, wo und wie Möglichkeiten bestehen, den Passagierfluss in den Bahnhöfen zu verbessern, und welche Engpässe vorhanden sind. Damit wird ein Beitrag für die Bewältigung des Wachstums im öffentlichen Verkehr geleistet.

ses neue Angebot mit kürzeren Reisezeiten ins Tessin nutzen. Markante Zuwachsraten werden demzufolge auf der Nord-Süd-Achse zu verzeichnen sein. Diese Zunahmen haben entsprechende Auswirkungen auf die grossen Knotenbahnhöfe wie Zürich, Bern, Basel und Luzern.

### Finanzierung sichern

Die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs ist stark abhängig von der zukünftigen Finanzierung von der Infrastruktur. Für die Finanzierung der Bahn 2030 sind Kosten von 12 bis 21 Milliarden notwendig (je nach Variante). Wie soll dies finanziert werden? Verkehrsministerin Doris Leuthard hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) im März 2011 eine Vernehmlassung für die „Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) an alle wichtigen politischen Parteien, Kantone und Verbände versandt. Der Bericht über die Vernehmlassung wurde am 2. November 2011 veröffentlicht. Die Mehrheit der Antwortenden begrüsst FABI. Dies würde also heissen, sollte das Parlament und evtl. der Souverän dieser



# Scénarios de gestion de la croissance dans les transports publics

Les transports publics vont croître de plus de 40% dans les prochaines années, amenant par conséquent les gares à atteindre leurs limites de capacité.

**Thomas Lendenmann** Les transports publics jouissent d'une excellente réputation en Suisse comme le montrent les chiffres de croissance continue dans le transport des voyageurs et le transport des marchandises. Le service direct, le principe des nœuds, les communautés tarifaires ainsi que l'horaire cadencé et sa densité horaire sont déterminants. Ceci explique pourquoi la Suisse est prise pour modèle à l'étranger. Les sous-traitants ferroviaires en Suisse utilisent aussi cette très bonne offre de transports publics comme référence au niveau du marketing.

Cette popularité a un prix. Le nombre de passagers augmente tous les ans avec un pourcentage à deux chiffres. Les raisons sont à attribuer à l'aménagement permanent des transports publics et à l'augmentation de la population en Suisse. Des étapes-clés comme Rail 2000, ZEB1 et Rail 2030 sont ou étaient un élément important des augmentations de passagers.

Le tunnel de base du Lötschberg a aussi contribué à cette augmentation. Celui-ci a permis de réduire de près d'une heure la durée du trajet dans le Valais. Un succès écrasant! Le tunnel de base avait déjà atteint ses limites de capacité au bout de quelques années.

Le nouveau tunnel du Gotthard va aussi connaître une situation similaire. Le client utilisera cette nouvelle offre avec des temps de parcours plus courts dans le Tessin. Des taux de croissance remarquables vont donc être enregistrés sur l'axe Nord-Sud. Ces augmentations ont des conséquences sur de grandes gares de jonction comme Zurich, Berne, Bâle et Lucerne. Le développement ultérieur des transports publics dépend fortement du futur financement de l'infrastructure. Le financement du projet Rail 2030 nécessite un budget de 12 à 23 milliards de francs (selon la variante). Comment le financer? En mars 2011, la ministre des transports Doris Leuthard a envoyé en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT) une consultation pour le «financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF) à tous les



partis politiques, cantons et associations importants. Le rapport sur la consultation a été publié le 2 novembre 2011. La majorité des répondants salue le FAIF. Cela voudrait donc dire que le parlement et éventuellement l'électorat de ce projet de financement approuveraient la garantie du projet Rail 2030. Par conséquent, un nouvel aménagement pourrait avoir lieu dans les transports publics. Conformément aux possibles types de financement proposés dans le projet FAIF, le voyageur devrait aussi être invité à mettre la main au porte-monnaie. En outre, l'objectif visé est la réduction de la déduction des frais de transport lors de la déclaration d'impôt ainsi que l'augmentation des prix du sillon et des contributions des usagers aux transports publics ou bien des prix des billets. Les augmentations de charges, auxquelles le passager va devoir contribuer à l'avenir, pourraient diminuer la croissance dans les transports publics. Pourtant, il s'est avéré que les augmentations de prix modérées dans les transports publics ont eu peu d'effet ces dernières années.

## Une nouvelle croissance

Un autre aspect à retenir concerne l'aménagement du réseau LGV en Europe. Des gains

de temps significatifs dans les grandes villes européennes vont aussi continuer à faire augmenter le volume des passagers. Les objectifs du projet de raccordement aux LGV sont définis dans le plan sectoriel des transports du 8 septembre 2010.

Les objectifs de la politique fédérale des infrastructures de transport ont aussi été définis dans le plan sectoriel des transports du 26 avril 2006 dans lequel ont été décrites la qualité et les améliorations des liaisons. On travaille aujourd'hui sur des projets de raccordement aux LGV, notamment des tronçons à double voie sur la ligne Zurich – Schaffhouse et le tronçon Hüntwangen-Wil jusqu'à Neuhausen am Rheinfall.

Toutes ces mesures rendent les transports publics encore plus intéressants laissant ainsi présager une nouvelle croissance. L'Union des transports publics (UTP) compte sur une croissance de 40% dans le transport des voyageurs et de 70% dans le transport des marchandises. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) compte sur quatre scénarios pour la croissance. Le scénario de base montre une croissance de 45,2% jusqu'en 2030. Le scénario «villes et croissance» indique même une croissance maximale de 77,9%.

Dans les articles suivants, Pro Rail Suisse aimerait démontrer comment améliorer le flux de passagers dans les grandes gares de jonction afin de pouvoir maîtriser les futures pointes de trafic. Sous le titre «Besoin d'informations de l'utilisateur», nous montrons comment mieux diriger l'utilisateur dans les gares. Dans la partie suivante «Obstacles dans les gares», nous montrerons les objets pouvant gêner le flux de passagers. Un autre obstacle concerne les différentes largeurs de porte dont nous aimerions aussi parler rapidement.

Nous voulons non seulement critiquer mais aussi présenter dans une dernière partie des solutions possibles. Grâce à toutes ces informations, nous voulons donner une impulsion aux transports publics.

*Traduction: Carmela Tedaldi-Cisto*

>>> Finanzierungsvorlage zustimmen, wäre Bahn 2030 gesichert. Somit könnte ein weiterer Ausbau im öffentlichen Verkehr stattfinden.

Gemäss den Vorschlägen möglicher Finanzierungsarten in der FABI-Vorlage würde auch der Fahrgast zur „Kasse“ gebeten. Gemeint sind dabei Reduktion des Fahrkostenabzuges bei der Steuererklärung sowie die Erhöhung der Trassenpreise und öV-Kundenbeiträge resp. Ticketpreise. Die Mehrbelastungen, die der Passagier in Zukunft mittragen muss, könnten das Wachstum im öV etwas senken. Es zeigte sich aber, dass moderate Preiserhöhungen im öV in den vergangenen Jahren wenig Einfluss hatten.

Ein weiterer Aspekt, den man in Betracht ziehen muss, ist der Ausbau der HGV-Netzes in Europa. Markante Zeitgewinne in die wichtigen Städte Europas werden ebenfalls das Passagieraufkommen weiter anwachsen lassen. Im Sachplan Verkehr vom 8. September 2010 sind

die Ziele für das Konzept HGV-A definiert. Auch wurden die Ziele in der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes im Sachplan Verkehr vom 26. April 2006 festgehalten, in dem die Qualität und die Verbesserungen der Verbindungen beschrieben sind. Heute wird an den HGV-Anschlussprojekten gearbeitet, z.B. Doppelspurabschnitte auf der Linie Zürich – Schaffhausen zwischen Hüntwangen-Wil und Neuhausen am Rheinfall.

#### **Gewaltiges Wachstum erwartet**

All diese Massnahmen werden den öV noch attraktiver machen, und somit ist ein weiteres Wachstum vorprogrammiert. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) geht von einem Wachstum im Personenverkehr PV von 40 Prozent und beim Güterverkehr GV von 70 Prozent aus. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat für das Wachstum vier Szenarien erstellt. Das Basiszenario zeigt ein Wachstum von 45,2 Pro-

zent bis ins 2030. Der höchste Zuwachs, nämlich 77,9 Prozent, erfolgt beim Szenario „Städte und Wachstum“.

In den nachfolgenden Artikeln möchte Pro Bahn Schweiz aufzeigen, wie der Passagierfluss in den grossen Knotenbahnhöfen verbessert werden könnte, damit die zukünftigen Spitzen bewältigt werden können. Unter dem Titel „Informationsbedarf des Kunden“ zeigen wir, wie der Kunde besser durch die Bahnhöfe gelenkt werden kann.

Im nächsten Teil „Hindernisse in den Bahnhöfen“ werden wir ein paar Objekte zeigen, die den Passagierfluss behindern. Ein weiteres Hindernis bilden die verschiedenen Türbreiten, was wir ebenfalls kurz erläutern möchten. Natürlich möchte Pro Bahn nicht nur kritisieren, sondern in einem letzten Teil auch mögliche Lösungen präsentieren. Mit all diesen Informationen wollen wir einen Input für den öffentlichen Verkehr geben.

## **Streit um Erweiterung des Bahnhofs Genf**

Der geplante Abriss von Häusern beim Gare du Cornavin sorgt für rote Köpfe.

**Gerhard Lob** Der öV boomt auch in der Westschweiz, insbesondere im Genferseebogen. 50 000 Personen werden täglich von den SBB zwischen Lausanne und Genf transportiert; das sind doppelt so viele wie vor zehn Jahren. Bis 2030 rechnen die SBB mit einer weiteren Verdoppelung. Doch dieser Boom führt zu einer chronischen Überlastung dieser beiden Bahnhöfe. Daher sollen sie erweitert werden. Die Umbauten der beiden Bahnhöfe bilden den Kern des Projekts Léman 2030 der SBB.

Für diese Infrastrukturprojekte müssen indes Wohnhäuser geopfert werden. „In beiden Fällen sind die Anwohner in einem bis anhin in der Schweiz ungekannten Mass betroffen“, hielt die NZZ fest. Noch nie hätten so viele Wohngebäude einem Infrastrukturprojekt der SBB weichen müssen. Dass sich bei den Anwohnern Widerstand formierte, überrascht daher nicht.

#### **Anwohner für Tiefbahnhof**

In Lausanne konnte ein Kompromiss gefunden werden: Statt fünf Wohngebäude werden nur mehr drei abgerissen, statt über hundert Wohnungen sind nur noch deren 53 betroffen. In Genf allerdings hält der Streit an. Durch die Erweiterung um zwei Gleise müssen laut NZZ rund zehn Gebäude mit insgesamt 370 Woh-

nungen abgerissen werden. Sie würden durch 300 neue Wohnungen kompensiert. Die Anwohner des Quartiers Grotte fordern statt zweier zusätzlicher Gleise an der Oberfläche einen Tiefbahnhof mit zwei Gleisen. Doch laut SBB würde dies die Kosten von 790 Millionen auf

1,7 Milliarden Franken in die Höhe treiben. Der Konflikt scheint noch lange nicht ausgestanden zu sein – ein Kompromiss nicht in Reichweite. Ob der erweiterte Bahnhof Genf wie geplant 2025 in Betrieb genommen werden kann, ist mehr als fraglich.



Auch der Bahnhof in Lausanne muss ausgebaut werden.

Bild: SBB

# Der Informationsbedarf des Kunden

Je mehr Reisende die Bahnhöfe frequentieren, desto wichtiger wird eine effiziente Kundenlenkung.



Gute Infos sind Gold wert.

Bild: SBB

**Thomas Lendenmann** Um die zukünftigen Passagierströme in den grossen Bahnhöfen zu bewältigen, braucht es eine gute Kundenlenkung. Die beigefügte Grafik zeigt auf, wo der Kunde eine Information benötigt, um rasch und ohne Umwege zu seinem nächsten Ausgangspunkt zu kommen.

Nachfolgend ein paar Punkte, die für den Kunden hilfreich sein könnten:

**Im Zug kurz vor der Ankunft:** Der Kunde möchte wissen, welches die nächsten wichtigsten Verbindungen sind und auf welchem Gleis sein Zug fährt. Da der Anteil Touristen im öffentlichen Verkehr 20 - 30 % beträgt, muss die Durchsage auch in englischer Sprache erfolgen. Eine schematische Abfolge der Durchsage sollte als Standard gelten.

**Auf dem Perron:** Dem Kunden muss auf dem Perron aufgezeigt werden, was in welcher Richtung zu erreichen ist. Die Piktogramme haben sich dafür bestens geeignet, sieht man doch innert Sekunden, wohin die verschiedenen Treppen und Ausgänge hinführen. Zu beachten ist, dass auch Bus- und Tramlinien angegeben werden. So erübrigt sich ein langes Suchen in den Bahnhöfen. Versuchen Sie doch einmal, in Bern vom Perron aus die Überlandbusse zu finden. Sehen Sie irgendwelche Piktogramme oder ähnliches bei den Abgängen in die Unterführung?

Oder haben Sie auf der Passerelle in Basel oder Bern eine Übersicht, wo welcher Zug fährt? Kaum, sind doch die Abfahrtsanzeiger seitlich angebracht. Ein gutes Beispiel ist die

Sihlunterführung in Zürich. Da sieht man schon von weiten die entsprechende Information.

Wichtig bei allen Informationen ist:

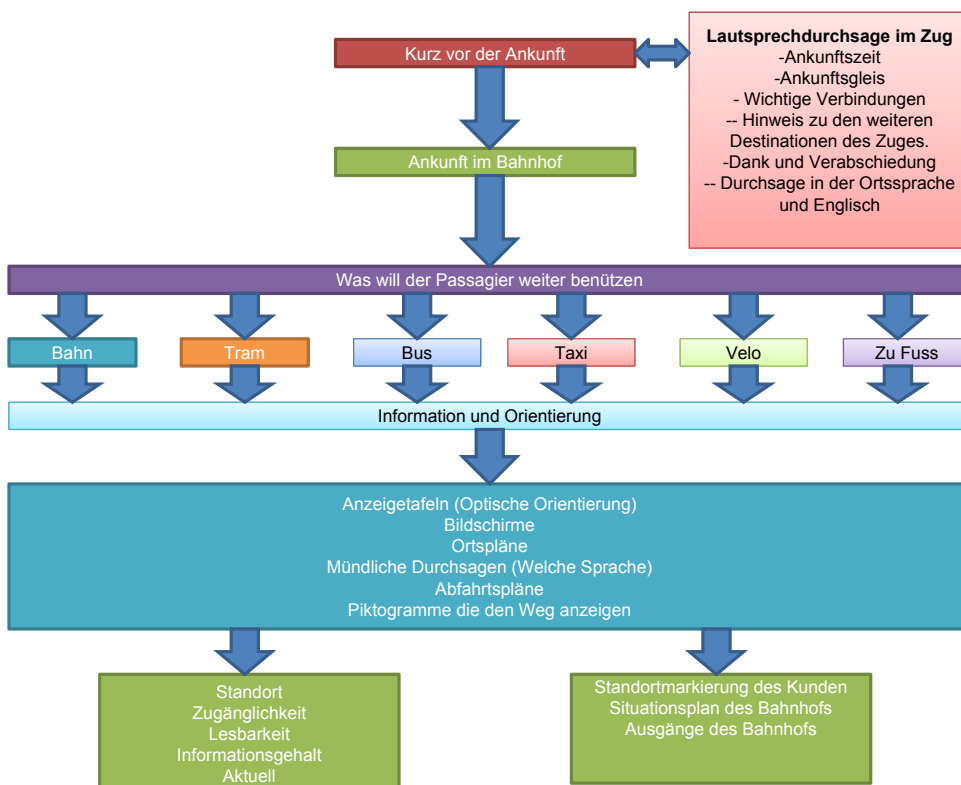
- Der Passagier muss zweckmässig und am richtigen Ort informiert werden.
- Ein langes Suchen nach Informationen ist zu verhindern.
- Die Informationsstelen dürfen den Passagierfluss nicht behindern.
- Tram- und Buslinien sind möglichst früh anzuzeigen, damit der Kunde an die richtige Haltestelle gelenkt wird.
- Ein Situationsplan sollte auf jedem Bahnsteig vorhanden sein.

## Ein Restaurant am Bärenplatz in Bern als Vorbild

**Bastian Bommer-Denss** Wer kennt nicht die Situation: Man kommt mit dem Zug im Bahnhof an und möchte mit dem Tram, Bus oder Schiff weiterfahren. Soll ich es nun gemütlich nehmen oder möglichst rasch laufen? So oder so ist es eine Glücksache, ob ich das Tram erwische oder verpasse, da die nötigen Fahrgastinformationen im Bahnhof fehlen, welche mich informieren würden, wann das nächste Tram abfährt.

Umso mehr staunte ich, als ich eines Tages in einem Restaurant am Bärenplatz in Bern einen Kuchen genoss und mein Blick auf einen Monitor fiel. Dort wurden nicht die vielen feinen Kuchen beworben und auch nicht irgendeine Sportveranstaltung gezeigt. Was dort ersichtlich war, waren die Informationen, welche mir im Bahnhof fehlen. Es wurde mir mitgeteilt, wann welches Tram am Bärenplatz abfährt. Somit war es mir möglich zu entscheiden, ob ich nun noch einen Kuchen mehr essen kann oder ob ich mich langsam ans Bezahlen machen soll, um das Tram zu erwischen.

Wie es schien, waren auch Mitarbeiter von Bernmobil in diesem Restaurant und liessen sich von dieser Idee inspirieren. Hoffen wir, dass auch die anderen Verkehrsbetriebe mal vorbeischaun und einen feinen Kuchen geniessen.



# Hindernisse im Passagierfluss

Es fällt auf, dass in diversen Bahnhöfen Hindernisse wie Plakatwände den Passagierfluss einschränken.

**Thomas Lendenmann** Kommerzielle Interessen spielen immer noch eine grosse Rolle bei der Platzierung von Plakatwänden und Kiosken. Dies ist nicht immer zum Vorteil der Bahnkunden. Viele Plakatwände stehen frei in Unterführungen und Hallen. Sie werden so zu Hindernissen. Es ist unverständlich, dass trotz freien Wänden und Säulen nach wie vor Plakatwände inmitten von Unterführungen (Zürich Unterführung Sihlstrasse, Luzern in der Halle im 1. Untergeschoss) platziert werden. Pro Bahn Schweiz ist der Meinung, dass Werbung sein muss, aber die freien Wände dazu benützt werden sollten.

Auch werden immer wieder neue Hindernisse geschaffen. Es ist nicht verständlich, dass ein Kioskwagen inmitten des Hauptstromes der Passagiere platziert ist. Dies ist in Zürich der Fall. Wir fragen uns, wieso dieser Wagen nicht am Rand positioniert wurde. Die wartenden Kunden behindern nur die anderen Passagiere.

Der nächste Punkt wird wahrscheinlich zu grossen Diskussionen führen. Ich möchte auf ein Hindernis aufmerksam machen, das mir persönlich jeden Tag begegnet. Vor den Rolltreppen hinunter zur S-Bahn und zum Shopville im HB Zürich wurden die Abfalleimer mit Aschenbechern aufgestellt. Jeden Tag sammeln sich die Raucher vor diesen Punkten und behindern die anderen Passagiere erheblich.

Ist dieser Punkt wirklich sinnvoll? Müsste eventuell nicht der ganze Bahnhof rauchfrei sein und eine zentrale Raucherecke in den Hallen eingerichtet werden? Die Beantwortung dieser Frage gebe ich gerne weiter, aber das Problem bleibt bestehen.

## Zentraler Info-Point nötig

Ein wichtiges Element sehen wir in einem zentralen Informationspunkt in den Hallen der grösseren Bahnhöfe. Der Kunde soll dort nebst Ticketautomaten auch Informationen über Hotels, Tram- und Busnetz, Situationsplan, Fahrpläne und wichtige touristische Highlights des Ortes vorfinden. Sämtliche Informationen sollten ebenfalls in englischer Sprache vorhanden sein, damit sich auch der Tourist informieren kann. Hier könnte sicher Schweiz Tourismus noch einen wesentlichen Beitrag dazu leisten.

Was ebenfalls uneinheitlich gelöst ist, sind die Positionierungen der orangen Ticketentwerter. Im SZU-Bahnhof (Sihlital-Zürich-Uetliberg) wurden diese an den bestehenden Säulen des Gebäudes angebracht. Im S-Bahnhof Muse-

umsstrasse stehen diese frei auf den Perrons und benötigen daher zusätzlich Raum. Allgemein sollten bei Platzierungen von Ticketautomaten und Entwertern bestehende Säulen oder Wände genutzt werden damit keine zusätzlichen Hindernisse entstehen.

Es wurden hier einige Punkte angesprochen. Sicher wird es noch viele weitere geben. Pro Bahn Schweiz ist gerne bereit, mit den verantwortlichen Instanzen diese Problem zu lösen, damit die Bahnhöfe für die Zukunft gerüstet sind und das Wachstum auffangen können.

## Die Anforderungsprofile, um den Passagierfluss in Bahnhöfen zu verbessern



### Bahnsteige

- Frei von Hindernissen
- Bei den Auf- und Abgängen sind Piktogramme zu montieren, die aufzeigen, wohin man gelangt, z.B. Angaben von Tram- und Buslinien sowie Strassen.
- Einrichtung von Wartezonen (Markierungen auf dem Boden).



### Unter- und Überführungen

- Es dürfen keine Hindernisse aufgestellt sein, die den Passagierfluss behindern (gemäss FIS-Richtlinien).
- Der Passagierfluss ist mit entsprechenden Positionierungen der Informationsanzeigen und Piktogramme an den Decken und auch mit Markierungen am Boden zu lenken.



### Betrieb Haltepunkt

- Punktgenaues Anhalten der Züge.
- Anzeige, wo sich Einstiegspunkte befinden.
- Anzeige der Wagenklasse.



### Fahrzeuge

- Einheitliche Türbreiten.
- Einheitliche Türabstände.
- Systematik in der Anordnung der Wagenklassen und deren Einreihung bei den Zügen. Dies sollte als Standard definiert sein.



### Rolltreppen

- Rolltreppen müssen so breit sein, dass zwei Personen problemlos nebeneinander gehen können.
- Klare Markierung „Go or No Go“ auf der Rolltreppe.
- Keine Hindernisse unmittelbar bei den Auf- und Abgängen.



Der neue Bahnhof in Visp: Weist hohes Verbesserungspotential auf.

Bild: SBB

## Eine Fehlkonstruktion von A bis Z

Der Bahnhof Visp ist zu einer Drehscheibe des Bahnverkehrs im Wallis geworden. Diese Funktion mag er mehr schlecht als recht zu erfüllen.

**Edwin Dutler** Unsere Grossväter zeigten beim Bauen von Eisenbahn-Infrastrukturanlagen eine Weitsicht, die uns auch heute noch hilft, wenn Bahnhöfe an die gesteigerten Fahrgastzahlen angepasst und vergrössert werden müssen. Beim Bahnhof Visp konnte freilich niemand ahnen, dass dieser Regionalbahnhof eines Tages von der 2. Liga direkt in die Champions League aufsteigen würde. Mit dem Bau des Lötschberg-Basistunnels wurde der Bahnhof Visp auf einen Schlag zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im Oberwallis, er übernahm zusätzlich zahlreiche Funktionen des Bahnhofs Brig.

Zugegeben, die Platzverhältnisse sind nicht optimal und es galt, viele Bedürfnisse unter einen Hut zu bringen. Doch es ist einfach nicht abzustreiten: Aus Kundensicht ist der Verkehrs-

knoten Visp einer der schlechtesten Bahnhöfe, welche die SBB in letzter Zeit gebaut haben.

Der Abgang zur Unterführung und auch die Unterführung, welche praktisch alle Reisenden beim Umsteigen benützen müssen, sind zu schmal, um die Menschenmassen aufzunehmen. Auch die Perrons der Matterhorn Gotthard Bahn sind zu schmal. Das Umsteigen mit Reisegruppen ist stressig und es ist eine Lotterie, dass man im nächsten Zug oder Postauto alle Leute wieder hat. Und die Situation verbessert sich nicht, sie wird von Jahr zu Jahr schlechter. Nachdem der Bahnhof jahrelang „personallos“ betrieben wurde, ist jetzt an Grosskampftagen immerhin eine SBB-Auskunftsperson anwesend, der berühmte Tropfen auf den heissen Stein. Mit dem Bau einer zweiten Unterführung

analog Landquart könnten die Probleme etwas entschärft werden, doch es gibt kein entsprechendes Projekt. Dass der Bahnhof Visp nicht das Gelbe vom Ei ist, haben auch die SBB erkannt. In einer ersten Sofortmassnahme werden nun die zu kurz geplanten Perrondächer auf beiden Seiten verlängert, westlich um 50, östlich um 80 Meter. So erhofft man sich eine bessere Verteilung der Fahrgäste, eine Erkenntnis, die reichlich spät kommt.

Wenn die SBB gelernt haben, wie man einen Bahnhof wirklich nicht erstellt, dann gibt es eine kleine Hoffnung, dass die Bahnhöfe Bellinzona und Lugano im Rahmen der NEAT am Gotthard doch etwas intelligenter umgebaut werden. Den Bahnkundinnen und Bahnkunden und der zukünftigen Generation wäre es zu wünschen.



## Und wieder wird der öV teurer

Für Bahn- und Bustickets müssen ab Dezember 2012 gut 5 Prozent mehr berappt werden. Darauf haben sich der Preisüberwacher und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) geeinigt.

**Gerhard Lob** Immerhin: Für einige Billette schlagen die Preise weniger stark auf als erwartet. In der zweiten Klasse werden die Tickets ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 statt um 4 Prozent „nur“ um 3 Prozent teurer. In der ersten Klasse muss für ein Einzelbillett 6,5 statt 7 Prozent mehr bezahlt werden. So sieht es die im Juli präsentierte Einigung vor.

Einen geringeren Aufschlag wird es bei Generalabonnements (GA) für die zweite Klasse geben: Für Erwachsene wird das GA um 200 statt um 210 Franken aufschlagen und neu 3550 Franken kosten. Auch die GA-Preise in der zweiten Klasse für Junioren, Studierende, Senioren, Behinderte und Kinder werden weniger stark erhöht. Der Preis des Erwachsenen-GA für die erste Klasse steigt dagegen wie vom VöV ursprünglich beabsichtigt um 8,4 Prozent. Für Erwachsene kostet es neu 5800 Franken.

Teurer werden auch die Halbtaxabos, je nach Laufzeit fällt der Aufschlag unterschiedlich aus (siehe Tabelle). Auf eine Preiserhöhung ganz verzichtet wird bei den 9-Uhr-Tageskarten. Nicht teurer werden das Gleis-7-Abo für junge Erwachsene sowie die Junior- und Enkel-Karte.

Insgesamt steigen die Preise im öffentlichen Verkehr um mehr als 5 Prozent. Eine nächste gesamtschweizerische Preisrunde darf frühestens in zwei Jahren stattfinden, also Ende 2014. Vorbehalten bleibt, dass sich die Verhältnisse –



Es gibt eigentlich wenig zu lachen: Die Tickets werden wieder teurer. Bild: SBB

namentlich Teuerung und Abgeltungen der öffentlichen Hand – wesentlich ändern.

Die Vereinbarung sieht ausserdem vor, dass der VöV bis Ende 2013 Vorschläge für „Off Peak“-Rabatte ausarbeitet, wie Preisüberwacher Stefan Meierhans es im Juli nannte. Er und der VöV vereinbarten deshalb, dass bis Ende 2013 Alternativen zum heutigen GA angeboten werden, die mehr Kunden ausserhalb der Hauptreisezeiten in die Züge bringen. Diese

### Tariferhöhung im Dezember 2012

	Preis neu	Erhöhung in %
Halbtax 1 Jahr	175.–	6,1
Halbtax 2 Jahre	330.–	10
Halbtax 3 Jahre	450.–	12,5
GA Erwachsene 1. Kl.	5800.–	8,4
GA Senior 1. Kl.	4500.–	7,1
GA Junior 1. Kl.	4310.–	7,7
GA Erwachsene 2. Kl.	3550.–	6
GA Senior 2. Kl.	2680.–	5,1
GA Junior 2. Kl.	2530.–	5,4
Einzelbillette 1. Kl.	–	3
Einzelbillette 2. Kl.	–	6,5

bessere Auslastung der Züge solle mithelfen, die Kosten zu decken und den Bedarf für künftige Erhöhungen der Preise zu reduzieren.

Nach Angaben des VöV entgehen den Transportunternehmen wegen der Vereinbarung Einnahmen von rund 17 Millionen Franken im Jahr. Stückelberger bezeichnete die Regelung als „inhaltlich akzeptierbar“. Die Verkehrsbetriebe könnten rund 90 Prozent der gewünschten Tariferhöhungen umsetzen.

## Bittere Pille ein bisschen verzuckert

Augenmass verloren: Die Position von Pro Bahn Schweiz zu den Preiserhöhungen.

**Kurt Schreiber** Bekanntlich sollen die Fahrpreise im öffentlichen Verkehr per Ende Jahr massiv um 5,7 % ansteigen. Dank der Intervention des Preisüberwachers konnte diese Erhöhung auf 5,2 % herabgemindert werden. Mehr noch: 2013 soll bei den Bahnfahrpreisen keine Preiserhöhung vollzogen werden, sollten sich die Einnahmen im gewünschten Mass einstellen.

Pro Bahn Schweiz, die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, anerkennt das Wirken des Preisüberwachers. Trotzdem: Von einer Preiserhöhung mit Augenmass – wie von Pro Bahn Schweiz gefordert – kann keine Rede sein. Augenmass hätte eine Erhöhung unter dem Teuerungsanstieg

bedeutet. Im vorliegenden Fall macht sie mehr als das Fünffache dieses Wertes aus. Vor allem Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer – aber auch Rentnerinnen und Rentner – werden darunter zu leiden haben. Ihr Lohn wird höchstens, wenn überhaupt, im niedrigen Prozentbereich erhöht. Bei fast allen Rentenbezüglern gibt es überhaupt nichts.

### Geldverschleuderung anderswo

Auslöser für die diesjährige Tariferhöhung war die Trassenpreiserhöhung, welche der Bundesrat im Februar ohne Not den Transportunternehmen voll überbürdet hatte, weil diese Belastung für den Staatshaushalt nicht tragbar

sei. Bei dieser Gelegenheit sei einmal mehr in Erinnerung gerufen, dass eben dieser Staatshaushalt sehr hohe und vermeidbare Belastungen erträgt, wie dies die verunglückte Unternehmenssteuerreform mit Einnahmenverlusten in Milliardenhöhe eindrücklich beweist. Korrekturmassnahmen sind in diesem Zusammenhang keine vorgesehen, dafür werden Bahnreisende in überdurchschnittlicher Höhe zur Kasse gebeten. Möglicherweise erinnert sich der Bundesrat bei nächsten Entscheiden daran, dass die Bahn ein umweltfreundliches Transportmittel ist und mithilft, Umweltschäden zu vermeiden. Dies lässt sich zwar nicht in Franken und Rappen beziffern, ist aber nicht minder effizient.

## „ÖV-Kunden werden nicht umsteigen“

Bundesamt für Verkehr äussert sich zu Tarifaufschlägen.

„Insgesamt zahlen die Kundinnen und Kunden auch nach der jüngsten Tarifrunde weiterhin nur rund die Hälfte der effektiven öV-Kosten. Der Anteil fällt je nach Berechnung etwas anders aus: Im Jahr 2010 betrug der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des Schienenverkehrs (Personen- und Güterverkehr) gemäss Eisenbahnrechnung des Bundesamts für Statistik 39,5 Prozent. Der VöV beziffert den Eigenfinanzierungsgrad des öV mit 50,5 Prozent. Sicher ist: Der öffentliche Verkehr wird auch weiterhin mit gutem Grund vom Staat mitfinanziert. Parlament und Stimmvolk haben sich in zahlreichen Abstimmungen dafür ausgesprochen, den öV zu fördern. So soll der Strassenverkehr entlastet und die steigenden Mobilitätsbedürfnisse möglichst umweltfreundlich befriedigt werden. Nach Analysen von Bund und VöV wird die beschlossene Tarifierhöhung von 5,2 Prozent nicht dazu führen, dass öV-Kunden in nennenswerter Zahl auf das Auto umsteigen. Denkbar ist, dass die höheren Preise

die starken Wachstumsraten, welche der öV in den letzten Jahren aufwies, etwas dämpfen.“ (aus BAV-News August 2012)

## ÖV-Tarife wohin?

Ein Meinungsbeitrag in der Debatte um die Preisaufschläge.

**Hans Schärer** Geht es nach den Ankündigungen vom Verband öffentlicher Verkehr, dann steigen die Tarife bis ins Jahr 2018 um rund ein Drittel. Preistreiber ist vor allem der Bund mit der Erhöhung der Trassenpreise und auch die Politik. Niemand kann (will) etwas dagegen unternehmen, und die Tarife des öffentlichen Verkehrs sind dem gleichen Schicksal unterworfen wie die Krankenkassenprämien. Müssen die öV-Kundinnen und -Kunden das einfach so hinnehmen?

Nein, wir müssen nur unsere Gewohnheiten ändern. So fahren wir nicht mehr so viel wie möglich mit dem öffentlichen Verkehr, sondern nur noch so viel wie nötig. Diejenigen, welche beispielsweise ihr GA vorwiegend in der Freizeit brauchen, müssen nachrechnen und sich überlegen, ob sie mit dem Halbtaxabonnement und

den Tageskarten wohl günstiger reisen. Wenn immer möglich sie nicht mit dem ordentlichen Tarifsortiment reisen, sondern Gemeindetageskarten, Sonderangebote, Sparbillete (E-Tickets), Last-Minute-Angebote, Messekombi usw. benutzen. Die Geprellten sind immer die, welche zum Normaltarif fahren.

Noch viel mehr der Teuerung ausgesetzt sind Berufspendler. Je nachdem, ob sie in der Freizeit auch den öV benutzen, ist zu prüfen, ob allenfalls ein Verbundabonnement nicht günstiger zu stehen kommt als das GA. Eine weitere Sparmöglichkeit wäre, wenn Pendler, welche jeden Tag zur selben Zeit die gleiche Strecke benutzen, sich zusammenschliessen und zu viert oder zu fünft mit dem Auto pendeln. Die Kosten könnten dann aufgeteilt werden. Das wäre eine Alternative zum GA, von welchem vor allem die SBB der Meinung sind, dass es für Pendler zu günstig ist. Zu bedenken ist auch, dass jede Angebotserweiterung mit neuen Grossprojekten unweigerlich zu einem Anstieg der öV-Tarife führt. Gegensteuer kann man damit geben, indem man als Stimmbürger nur noch Projekten, welche dem Unterhalt und Substanzerhalt der Bahnanlagen dienen, zustimmt. Ungebremster Ausbau und gleichbleibende Tarife, das geht nicht.



Sicher.  
Unabhängig.  
Leistungsstark.

VVST  
Elisabethenanlage 25  
Postfach  
CH-4002 Basel

info@vst.ch  
www.vst.ch

# Neigezug als Zwischenlösung

Die SBB haben für den Gotthardverkehr nochmals ETR 610 bestellt. Der Entscheid löst keine Begeisterungstürme aus.

**Gerhard Lob** Die SBB haben bei der Firma Alstom acht Neigezüge des Typs ETR 610 (Cisalpino Due) für den Nord-Süd-Verkehr bestellt. Der Preis für die Neuanschaffung beträgt rund 250 Millionen Franken. Die neuen Züge ersetzen die pannenanfälligen Cisalpino-Züge der ersten Generation (ETR 470), die Ende 2014 ausrangiert werden.

Gemäss einer Mitteilung der SBB sollen die neuen Neigezüge ab 2015 durch den Gotthard fahren. Die Bundesbahnen besitzen bereits sieben Triebzüge desselben Typs. Diese seien zuverlässig und würden für die Strecke zwischen Genf und Mailand beziehungsweise zwischen Basel/Bern und Mailand bereits eingesetzt, schreiben die SBB.

Bei der Inbetriebnahme des ETR 610 war es allerdings zu erheblichen Komplikationen gekommen. Die neuen Züge waren wegen technischer Probleme erst 2009 und damit rund zwei Jahre später als geplant zum Einsatz gekommen – und dies ausschliesslich auf der Simplonstrecke. Trenitalia führte einen Zug über die Gotthard-Achse zwischen Venedig und Basel, zog diesen dann aber wieder ab.

Die SBB geben sich optimistisch, die acht bestellten Züge ab Anfang 2015 auf der Gotthard-Achse einsetzen zu können. Beim Kauf der acht zusätzlichen Neigezüge handelt es sich um eine Option aus der ersten Beschaffung aus dem Jahr 2004. Deshalb musste keine Ausschreibung erfolgen.



Soll ab 2015 den internationalen Verkehr via Gotthard stabilisieren: Hoffnungsträger ETR 610.

Bild: SBB

Im April hatten die SBB die Beschaffung von 29 neuen Triebfahrzeugen öffentlich ausgeschrieben. Mit der Investition im Umfang von 800 Millionen Franken soll die erwartete Verdoppelung der Nachfrage auf der Nord-Süd-Achse nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 aufgefangen werden. Diese neuen Züge werden aber nicht vor Dezember 2017 bereit sein. Man habe den Kundinnen und Kunden bisher im Nord-Süd-Verkehr auf der Gotthard-Achse „nicht die gewünschte Qualität anbieten

können“, schreiben die SBB in ihrer Mitteilung. Das ist noch nett formuliert: Der Cisalpino-Neigezug der ersten Generation war und ist rund um ein Desaster. Kundinnen und Kunden leiden bis heute unter Pannen und Verspätungen.

Die SBB teilten zudem mit, dass die Verbindungen ins Tessin weiterhin doppelt geführt werden. Derzeit verkehrt zwischen Zürich und Lugano zusätzlich zu jedem Eurocity Neigezug ETR 470 ein Intercity Neigezug ICN, um den Fahrplan wenigstens im Inland stabil zu halten.

## Belohnung für ungenügende Leistung

Kritische Position von Pro Bahn Schweiz zur Bestellung den neuen ETR 610.

**Kurt Schreiber** Der SBB-Verwaltungsrat hat entschieden, acht weitere ETR-610-Triebzüge für den Verkehr nach Mailand zu bestellen. Damit soll auf die Eröffnung der Weltausstellung 2015 in Mailand ein moderner, prestigeträchtiger Triebzug zur Verfügung stehen. Pro Bahn Schweiz nimmt von diesem Entscheid ohne Begeisterung Kenntnis, denn diese Fahrzeuge erfüllen immer noch nicht die in sie gesetzten Erwartungen.

Die ETR-610-Neigezüge sind siebenjährig und zuverlässiger als das Vorgängermodell ETR 470. Das sei ausdrücklich anerkannt. Aber ihre Einführung war ein über zweieinhalbjähriges

Trauerspiel. So ist es heute, nach sieben Jahren noch immer noch nicht möglich, mit eingeschalteter Neigeeinrichtung in Doppeltraktion durch den Gotthard zu fahren. Das Produkt ist also noch nicht ausgereift – und wird nachbestellt.

Es hätte Alternativlösungen gegeben: Konventionelle Züge mit modernen Wagen und einer Lok an der Spitze und einer am Schluss des Zuges, damit in Mailand nicht rangiert werden muss. Diese Lösung wäre billiger zu stehen gekommen. Die Rechnung wurde offensichtlich ohne Trenitalia gemacht: Obwohl diese Lokomotiven für den Italienverkehr zugelassen sind, gilt diese Zulassung nicht, wenn eine Lok am

Schluss eines Zuges verkehrt. Nach italienischer Ansicht handelt es sich dann um einen Triebzug, für den zuerst eine besondere Bewilligung eingeholt werden muss, was sehr lange dauern kann. Man kann also auch so nachhelfen, dass der Auftrag nach Italien geht...

Ein schales Gefühl bleibt: Nicht eingehaltene Versprechungen werden mit Folgeaufträgen belohnt. Es bleibt zu hoffen, dass die Kinderkrankheiten dieser Triebzüge so auskuriert werden, dass sie die ursprünglich aufgestellten Bedingungen erfüllen und mithelfen, den gegenwärtig schlechten Ruf der Eisenbahn am Gotthard wirklich zu verbessern.

# Land in Sicht

Das Tessin ist traditionell kein Eldorado für den öffentlichen Nahverkehr. Doch durch die Tilo-Züge hat sich die Situation wesentlich verbessert.

**Gerhard Lob** Lange wurde das Nahverkehrsangebot auf der Schiene im Tessin sträflich vernachlässigt. Mit der Einführung der neuen S-Bahn-Züge Tilo hat sich diese Situation verändert. Das moderne Rollmaterial (Flirt-Kompositionen aus dem Hause Stadler) in Verbindung mit einem effizienten Taktfahrplan hat über die Jahre zu einem deutlichen Anstieg der Passagierzahlen geführt. Selbst im autobegeisterten Südkanton sind viele Pendler auf den Zug umgestiegen – auch dank zunehmend verstopfter Strassen.

Dieser positive Trend spiegelt sich in den von SBB und der Tilo AG (Treni regionali Ticino Lombardia) bekannt gegebenen Passagierzahlen. Im Jahr 2011 wurden demnach in den Tilo-Zügen, die über das Tessin hinaus auch Teile der Lombardei befahren, 7,7 Millionen Passagiere gezählt – dies entspricht einem Anstieg um 400 000 Fahrgäste beziehungsweise 5,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Gegenüber 2005, dem Tilo-Einführungsjahr, beträgt der Zuwachs ganze 68 Prozent. Im Mittel wurden somit 2011 pro Werktag 24 000 Personen befördert, am Wochenende reduzierte sich der Schnitt auf 13 000. Wenig überraschend zeigt die Statistik, dass in den Stosszeiten mehr Fahrgäste die Tilo-Züge benützten, insbesondere zur morgendlichen Rush-Hour. Im Online-Fahrplan werden nun für die S-Bahn-Züge die zu erwartenden Auslastungsgrade angezeigt. Noch eine positive Note:



Tilo: Bisher eine Erfolgsgeschichte.

Bild: SBB

95 Prozent der Tilo-Züge verkehrte pünktlich (Verspätung von maximal drei Minuten).

Ende 2011 erweiterte die Tilo AG ihr Angebot durch einen direkten Zug, der von Bellinzona/Cadenazzo über Luino/Gallarate den internationalen Flughafen Milano-Malpensa erreicht. Sieben Zugpaare täglich zirkulieren im Zweistundentakt zwischen 6 und 20 Uhr (Ausnahme: Taktlücke um 10 Uhr). Die Verbindung ist gut und komfortabel, aber mit mehr als 2 Stunden Fahrzeit leider sehr lang. Drei Flirt-Züge fahren am Morgen direkt vom Tessin nach Mailand und kehren am Nachmittag zurück. Dies ist ein gutes Angebot, kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es mit den internationalen Verbindungen zwischen der Schweiz und Mailand nach wie vor harzt.

## Arcobaleno kommt in Fahrt

Seit dem 1. September ist der Tarifverbund im Tessin endlich Realität.

**Gerhard Lob** Sechs Jahre haben die Vorbereitungen gedauert. Seit dem 1. September 2012 ist der Tarifverbund Tessin und Misox unter dem Namen „Tarifa Integrata Arcobaleno“ (TIA) nun Realität. Damit ist es endlich möglich, unterschiedliche Transportmittel mit einem einzigen Billett zu nutzen. Bisher mussten diverse Tickets, je nach Anbieter, gelöst werden. Dies konnte für einige Verbindungen drei bis vier unterschiedliche Billette bedeuten – beispielsweise Centovallina, SBB und Postauto oder Stadtbuss. Der Geltungsbereich für die Tarifgemeinschaft wurde jetzt, wie in anderen Regionen üblich, in Zonen unterteilt.

Für Abonnemente war die Aufteilung in Zonen bereits auf 1. Juli 1997 eingeführt worden.

Die Arcobaleno-Abos haben sich denn auch gut bewährt. Für Einzelfahrscheine war die Umsetzung schwierig. Inzwischen sind an etlichen Haltestellen aber Arcobaleno-Automaten aufgestellt worden.

Für die Kunden hat die Umstellung nicht nur logistische, sondern auch finanzielle Folgen. Und zwar positive. Denn die Preise fallen dank der Zonen. Die Strecke Airolo–Bellinzona kostet nur noch 16,20 Franken statt den bisherigen 22 Franken. Dafür machen Kanton und Gemeinden mehr Geld locker. Die Subventionen der öffentlichen Hand für die TIA werden von 2,7 auf 7,4 Millionen Franken angehoben. „Das ist gut investiertes Geld“, meint der Tessiner Regierungspräsident Marco Borradori. Er weiss nur zu

## Successo per i treni Tilo

Riconfermato anche nel 2011 il successo di Tilo SA: 7,7 milioni di clienti l'anno scorso hanno viaggiato sui convogli Tilo.

Anche il 2011 è stato una conferma del trend positivo del numero di viaggiatori trasportati, che contraddistingue la società di trasporto ferroviario regionale Tilo (Treni regionali Ticino Lombardia) sin dalla sua fondazione, nel dicembre del 2004. Lo scorso anno 7,7 milioni clienti hanno viaggiato sui treni Tilo, contro i 7,3 milioni del 2010: una crescita del 5,5 per cento.

Tra il 2005, anno di avvio della S-Bahn Tilo, e il 2011 l'incremento dei viaggiatori sui treni Tilo si attesta a più 68 per cento. In media nel 2011 ogni giorno, dal lunedì al venerdì, oltre 24 mila viaggiatori hanno utilizzato un treno Tilo per i loro spostamenti, mentre nei fine settimana sono stati oltre 13 mila quelli che hanno scelto di muoversi con il servizio regionale. Secondo le FFS i treni Tilo, oltre che ad essere comodi e confortevoli, sono anche puntuali. Nel 2011, il 95 per cento dei treni del traffico regionale in Ticino sono arrivati puntuali (con un ritardo massimo inferiore ai tre minuti).

Altra novità: Da fine 2011 è attivo il primo collegamento diretto in treno dal Ticino all'aeroporto internazionale di Milano Malpensa (sette collegamenti al giorno in ambedue direzioni da Bellinzona/Cadenazzo.) Il collegamento è utile, ma il tempo di percorrenza è abbastanza lungo – più di due ore da Cadenazzo.



Tarifgemeinschaft Arcobaleno: Endlich auch für Einzelbillette.

Bild: GL

gut, dass sein Kanton in Sachen öV noch einiges nachzuholen hat. Aber die Aufholjagd hat begonnen.

[www.arcobaleno.ch](http://www.arcobaleno.ch)



Bald unterwegs über die Grenze: „Flirt France“ (Viadukt von St-Ursanne).

Bild: zvg

## Bienne-Delle-Belfort: c'est pour 2015

Bienne sera à 1h33 de la nouvelle gare Belfort TGV.

**Blaise Nussbaum** Enfin! Lors du premier coup de pioche des importants travaux de modernisation entrepris par les CFF sur la ligne Delémont – Delle, le 25 juin 2012, la bonne nouvelle est tombée. Le calendrier est arrêté et, sauf imprévu, la ligne Bienne – Delémont – Belfort sera parcourue sur toute sa longueur et sans changement de train dès décembre 2015.

C'est le message tant attendu que le directeur Abdelkrim Amoura, de Réseau ferré de France (RFF) pour la région de Bourgogne – Franche-Comté, a délivré à un vaste aréopage d'invités de l'Arc jurassien. Cette liaison transportera directement à la gare de Belfort – Montbéliard TGV les voyageurs de Bienne, du Jura bernois et du Jura. La ligne sera aussi ouverte au trafic régional pour les travailleurs frontaliers et les étudiants, avec des arrêts à Joncherey, à Grandvillars, à Morvillars, à Meroux-Moval (Belfort TGV), à Sévenans et à Danjoutin. Il conviendra de réorganiser le réseau de bus

avec rabattement sur ces gares. Par ailleurs, les Belfortains rallieront la gare TGV en seulement dix minutes. Une fois ouverte, la ligne offrira un horaire cadencé avec d'excellentes correspondances tant en France qu'en Suisse. L'objectif est de transporter au début quelque 3800 voyageurs par jour.

Ce tronçon de 22 kilomètres entre Belfort et Delle sera parcouru en 25 minutes, soit avec un gain de 25 minutes aussi. Dès lors, Delémont sera à 1h03 et Bienne à 1h33 de la nouvelle gare Belfort TGV, alors que Porrentruy deviendra la ville suisse la plus proche de Paris, soit à environ 2h50. C'est dire que les relations franco-suissees s'en trouveront bouleversées. La desserte sera confiée aux rames dites «Flirt France» qui devraient être homologuées prochainement dans l'Hexagone. Elles seront bicourant, compte tenu que l'électrification sera de 25 000 Volt sur territoire français et de 15 000 Volt en Suisse.

## Der schnelle Anschluss an Paris

Die Verbindung Biel – Delle – Belfort mit Übergang zum TGV soll 2015 bereit sein.

Endlich! Am 25. Juni, beim ersten Spatenstich für die Modernisierung der Linie Delémont – Delle, wurde die Neuigkeit verkündet. Wenn nichts Aussergewöhnliches passiert, so wird die Linie Biel – Delémont – Belfort in ihrer ganzen Länge und ohne Umsteigen ab Dezember 2015 betriebsbereit sein.

Diese lang erwartete Nachricht überbrachte Abdelkrim Amoura, der Direktor von Réseau ferré de France (RFF) für die Region Bourgogne – Franche Comté, einer grossen Gruppe Eingeladener aus dem Jurabogen. Diese Linie wird die Passagiere von Biel, dem Berner Jura und dem Jura zum Anschlusspunkt Belfort-Montbéliard TGV bringen. Die Linie wird aber auch für den Regionalverkehr wieder geöffnet, für Grenzgänger wie Schüler, mit Halten in Joncherey, Grandvillars, Morvillars, Meroux-Moval (TGV-Bahnhof), Sévenans und Danjoutin. Das heisst, dass auch die Zubringerbuslinien reorganisiert werden müssen. Die Bewohner von Belfort haben so innert zehn Minuten einen Anschluss zu ihrem TGV-Bahnhof. Die neue Linie wird einen Taktfahrplan bieten, mit sehr guten Anschlüssen in Frankreich wie in der Schweiz. Das Ziel ist, am Anfang rund 3800 Passagiere pro Tag zu befördern.

Das Stück zwischen Belfort und Delle wird in 25 Minuten zurückgelegt werden, was gegenüber früher einem Zeitgewinn von ebenfalls 25 Minuten entspricht. Das heisst, Delémont wird 1 h 03 min und Biel 1 h 33 min vom neuen TGV-Bahnhof Belfort entfernt sein. Und Porrentruy wird zur am nächsten an Paris gelegenen Schweizer Stadt, mit einer Reisezeit von rund 2 h 50 min. Das heisst, die Verbindungen Schweiz–Frankreich werden sich tiefgreifend verändern. Die Bedienung wird mit „Flirt France“ erfolgen, welche in nächster Zeit durch Frankreich zugelassen werden sollten. Sie werden Zweistromfahrzeuge sein, für 25 000 Volt in Frankreich und 15 000 Volt in der Schweiz.

Quelle: „Transports romands No 14“ vom Juli 2012. Übersetzung: Res Theiler

## Die öV-Kolumne

### Züge als rollende Büros

*Gerhard Lob* Die schöne neue Online-Welt verfolgt uns täglich, eigentlich ständig, auch beim Zufahren. Zum Beispiel kürzlich in Bern. IC nach Zürich; Abfahrt um 18.02 Uhr. Der Wagen 1. Klasse ist im Handumdrehen besetzt. Kein Wunder: Es ist Rush hour. Nachbarn und Gegenüber grüssen sich nicht, denn bevor sie sitzen haben sie bereits ihre Laptops aufgeklappt, den I-Pad rausgeholt, ihre Netels installiert, die Ohrstöpsel eingehängt und Bluetooth-Funktionen aktiviert. Ehrlich gesagt: Ich fühlte mich ein wenig als Outsider. Weder hatte ich einen Computer auf dem Knie noch ein Telefon in der Hand. Ich schaute einfach nur aus dem Fenster oder ins Wageninnere.

*Um mich herum: Fröhliches Wischen auf den glasigen Oberflächen allenthalben. Klar, man soll ja keine Zeit verlieren. In der knappen Stunde bis nach Zürich kann man bestimmt schon einige E-Mails beantworten. Zeit sparen. Und die vielen Berufspendler haben die Strecke von Bern nach Zürich sicherlich schon Tausende Mal gemacht. Irgendwie kann man es verstehen. Warum sollten Sie noch aus dem Fenster schauen oder sich mit irgendwelchen Unbekannten abgeben?*

*Und doch: Behagen will diese Atmosphäre nicht wirklich. Freunde erzählen mir mittlerweile, dass sie trotz Erster-Klasse-Ticket auch mal zweiter Klasse reisen, weil sie es dort irgendwie entspannter und normaler finden als in diesen rollenden Grossraumbüros. Business beschränkt sich längst nicht mehr auf die Business-Abteile.*

*Doch der Trend ist nicht aufzuhalten. Auch bei Flügen soll man telefonieren können, in unseren Postautos soll Wi-Fi zum Standard werden. Die Online-Technologien, die uns über die drahtlosen Netzwerke und Funktelefonie unterwegs zur Verfügung stehen, bestimmen zunehmend unser Sein. Die Arbeitstage werden so elegant in die Freizeit verlängert. Dabei empfinden wir es subjektiv sogar als Erleichterung, dass wir Dinge schon erledigen können, bevor der nächste Arbeitstag anbricht. So genial und zugleich perfid ist die Technologie. Vielleicht lohnt es sich doch, manchmal nur aus dem Zugfenster zu schauen.*



Anruf bei den SBB hätte genügt: Der umstrittene Railjet (hier in Zürich HB).

Bild: Gerhard Lob

## Velos in der Business-Klasse

Der österreichische Railjet wird ein weiteres Mal umgebaut – die Velofahrer dürfen sich freuen.

**Edwin Dutler** Über den Railjet, den „Paradezug der ÖBB“, der Zürich mit Wien verbindet, haben wir in unserer Zeitschrift schon öfters berichtet. Die berechtigte Kritik von uns sowie von unserer Schwesterorganisation Pro Bahn Österreich am Zug und am Fahrplan wurde seitens des ÖBB-Managements konstant als Majestätsbeleidigung aufgefasst. Aber nach nicht einmal drei Einsatzjahren haben die Fahrgäste mit dem Geldbeutel abgestimmt und die ÖBB zum Handeln gezwungen. Jetzt wird erneut umgebaut.

Nach massiven Protesten der Kundinnen und Kunden wurde vor einem Jahr mit dem Einbau des fehlenden Speiseabteils begonnen. Das neue Speiseabteil ist zwar kein Speisewagen, aber immerhin besser als nichts. Das Bistro sei von den Kundinnen und Kunden nicht so gut angenommen worden, wie bei der Anschaffung der Siemens-Züge durch den damaligen ÖBB-Fernverkehrs Chef Stefan Wehinger angekündigt wurde, erklärte der neue ÖBB-Chef Christian Kern vor einem Jahr. Dabei hätte ein Telefon zum SBB-Personenverkehr Klarheit bringen können, die SBB haben ja mit dem Bistro-Konzept auf der Paradestrecke Zürich – Bern auch Schiffbruch erlitten. Als nächster Schritt wurde dann im Frühjahr 2012 das Premium-Angebot gestrichen und durch die Business-Klasse ersetzt. Und damit die Rollmaterialhersteller immer gut ausgelastet sind, werden nun Business-

Sitze entfernt und durch ein Fahrradabteil mit sechs Standplätzen ersetzt.

### „Beratungsresistente ÖBB“

Die Velofahrer freuen sich; wie sich Fahrradabteil und Business-Klasse vertragen, muss die Zukunft zeigen. Auf jeden Fall würde man bei einer Neukonzeption eines Zuges sicher nicht so planen. Dies bedingt jedoch, dass die Fahrgastverbände bei der Konzeption eines neuen Zuges angehört werden. Sowohl Veloabteil wie auch Speisewagen wären bereits bei der Erstausrüstung möglich gewesen, sie scheiterte jedoch „an der Beratungsresistenz des damaligen ÖBB Personenverkehrs-Managements“. (Zitat aus einer Medienmitteilung von Pro Bahn Österreich).

Bereits die Geburt des Railjets stand unter keinem guten Stern, sie war nicht einfach und von vielen Sachzwängen begleitet. So musste eine Beschäftigung für die zu zahlreich eingekauften Taurus-Lokomotiven gefunden werden. Dieser Beschaffungs-Fehlentscheid des früheren ÖBB-Managements lag wie ein Damoklesschwert über dem Projekt. Und so hat man die Nachteile eines lokbespannten Zuges mit den Nachteilen eines Triebzuges kumuliert. Die fehlbaren Manager mussten zwar bereits den Hut nehmen und treiben an neuen Orten ihr Unwesen weiter, die Fahrzeuge bleiben. Und wir warten gespannt auf die nächste Verschlimmbesserung des Railjets.

# Höhenflüge oder ein Tag in den Seilen

Ein Familienausflug erster Güte: Mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Bern zum Seilpark Gantrisch.

**Andreas Theiler** 36 Meter über Boden auf einer stabilen Plattform zu stehen ist einer der Höhepunkte des Familientages im Seilpark Gantrisch. Nicht aber der einzige. Geschmäcker sind verschieden, und so werden beim Nachhausefahren die Glanzpunkte angeregt verglichen. Schon wieder ein Vorteil für den öV: Im Viererabteil des Zuges lässt sich mit Sichtkontakt angenehmer diskutieren als im Auto. Auf diese Weise fällt der Abschied aus dem Wald leichter.

Eigentlich wollte noch gar niemand aufhören. Und der Eintritt gilt ja für den ganzen Tag – gerade für Jugendliche mit ihrem Bewegungsdrang eine tolle Sache. Aber da wir mit dem öV reisen, müssen wir uns nach dem Fahrplan des stündlichen Busses organisieren. Es gibt drei Möglichkeiten, auf zwanzig bis dreissig Minuten Wanderzeit an den Seilpark heranzufahren. Wir wählen die schnellste Route mit nur einmal Umsteigen.

## Durch den Wald fliegen

Alle andern Besucherinnen und Besucher sind wohl mit dem eigenen Auto hingefahren. Wir sind nach dem gut halbstündigen Aufstieg und Marsch schlicht stolz auf die Leistung – und die Muskeln sind aufgewärmt, bereit fürs Abenteuer. Bereits für die Jüngsten ab 110 cm Körpergrösse gibt es einen passenden Parcours. Unsere beiden Mädchen sind 134 und 146 cm gross. Das heisst, der Kleineren stehen zwei richtige Parcours oben im Wald zur Verfügung, der Grösseren bereits alle sieben, gleich wie ihren Eltern. Nach einer kurzen und präzisen Anleitung geht's los, zuerst noch ein bisschen wacklig, dann immer sicherer und schneller. Und mit immer leuchtenderen Gesichtern.

Die Tyroliennes, die längste ist 110 m lang, die höchste beginnt bei 36 m über Boden, Rekord für die Schweiz, sind schnell einmal der Höhepunkt für alle vier. Gemächlich oder rasig an einem Stahlseil hängend durch den Wald zu fliegen ist ein wunderbares Gefühl, das gar nicht genug auskosten werden kann. Durch die Tannen, über den Tannen, über freies Feld, die Abwechslung ist gross. Die Jüngste übrigens findet den Moment des Abstossens, wenn die Luftreise beginnt, am eindrucklichsten. Ich versuche, die durchs Geäst schwebenden Personen zu fotografieren. Gar nicht einfach, und so fehlen in diesem Bericht die schwindlig machenden Bilder.



Akrobatik: Im Zug genauso ... wie im Seilpark.

Bilder: rt



Das Gantrischgebiet umfasst eine karg besiedelte voralpine Zone mit ausgedehnten Tannenwäldern. Es ist im Süden begrenzt durch die imposante Gantrischkette, den Quellgebieten von Schwarzwasser und Sense.

Der Seilpark befindet sich am nördlichen Ende, auf etwa 900 m ü. M. inmitten mächtiger Tannen und Laubbäumen. Gleich nebenan befinden sich ein Restaurant und eine Pferderanch.

[www.seilpark-gantrisch.ch](http://www.seilpark-gantrisch.ch)

## Drei Routen mit dem öV

Die S6 fährt in 35 Minuten von Bern nach Schwarzenburg, und dort wartet zehn Meter vom Zug entfernt das Postauto nach Riggisberg. Zielstation ist Rüscheegg-Heubach nach einer gut viertelstündigen Panoramafahrt. Wanderung zirka 35 Minuten.

Eine zweite Möglichkeit, vor allem für die Hinfahrt geeignet, führt mit dem Postauto in anderthalb Stunden von Schwarzenburg über das freiburgische Plaffeien, Schwefelberg Bad und den Gurnigel zur Haltestelle Laan. Wanderzeit zirka 20 Minuten.

Variante 3: In Bern die S4/S44 Richtung Thun besteigen und entweder von Toffen oder Thurnen mit dem Postauto nach Riggisberg und von dort weiter nach Rüscheegg-Heubach fahren – vom Panorama her ebenso zu empfehlen wie die beiden andern Routen.

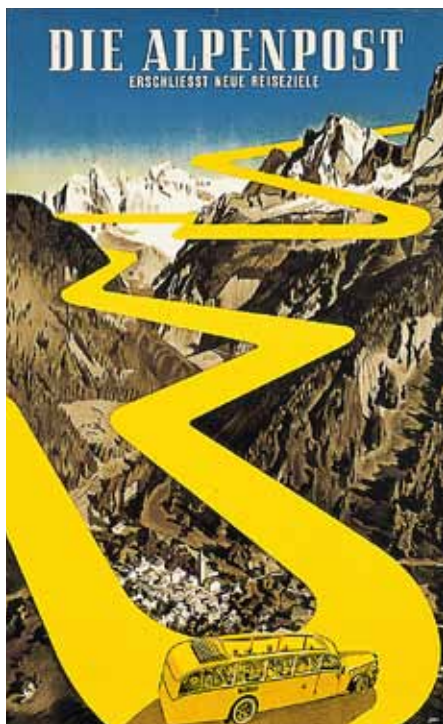
# Vier Pässe, drei Generationen, ein Hund...

Die klassische Vierpässefahrt von Meiringen über Grimsel, Nufenen, Gotthard und Susten lässt sich mit Wanderungen von beliebiger Länge kombinieren. Die ganze Familie kann mitmachen, drei Generationen eben – und auch der Hund. Ein Erfahrungsbericht.

## Der neue Kulturweg „ViaPostaAlpina“

Das öV-Angebot in den Schweizer Zentralalpen ist um eine Attraktion reicher: den neuen Kulturweg „ViaPostaAlpina“. Er wurde am Mittwoch, 13. Juni, im Alpinen Museum der Schweiz in Bern der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Route führt auf den Spuren der Vergangenheit über die vier Pässe Grimsel, Nufenen, Gotthard und Susten. Spektakuläre Postautofahrten lassen sich nach Lust und Laune mit Wanderungen kombinieren. Die „ViaPostaAlpina“ ist ein wettersicheres Reisevergnügen und ideal für Gruppen und Familien, deren Mitglieder unterschiedliche Ansprüche haben. Die Postautos verkehren von Mitte Juni bis Anfang Oktober auf dieser Strecke.

[www.viapostaalpina.ch](http://www.viapostaalpina.ch)



Die Alpenpost fasziniert bis heute: Historisches Plakat (oben); Grimsel, Nufenen, Susten, Gotthard (von links nach rechts).

Bilder: zVg und PostAuto Schweiz AG

**Andreas Theiler** Der Dreiklang des Postautos begleitet Wanderer täglich auf der neusten Tour von ViaStoria, dem Zentrum für Verkehrsgeschichte der Schweiz. Wir befinden uns auf der „ViaPostaAlpina“.

### Grimsel

Nun ist es auf allen Teilstücken eine Frage der Geschmäcker, was erwandert, was erfahren sein will. Die Auswahl beginnt gleich beim Startpunkt Meiringen: Wandern durch die Aareschlucht nach Innertkirchen oder die kleine Bahn nehmen, die neuerdings direkt vom Bahnhof der Zentralbahn abfährt? An der Handeck empfehle ich den kleinen Umweg über den Kristallweg, der gleich beim Hotel beginnt. Der anschließende Aufstieg bis zur Grimselpasshöhe führt teilweise über reichlich besonntes Gelände. Hochsommerliches Wandern zur Mittagszeit ist also nicht unbedingt ein Vergnügen.

Für Abenteuerlustige gibt es ebenfalls beim Hotel Handeck die Fahrt mit der Gelmerbahn, der steilsten Standseilbahn Europas. Wichtig zu wissen: Bei grossem Andrang wird die Zeit der Rückfahrt durch die Bahn bestimmt; dann kann der Abstecher (zu) lange dauern, um die Wanderung Richtung Grimsel und Obergesteln noch machen zu können.

Eine Variante für Freunde alter Bahnen: Sie sind an einem Freitag, Samstag oder Sonntag unterwegs. Statt von der Grimselpasshöhe den grossartigen Weg nach Obergesteln zu erwandern – für mich der schönste Abschnitt –, können Sie das Postauto nach Gletsch nehmen und von dort mit einer nostalgischen Komposition, gezogen von einer Diesellok, eine zwanzigmi-

nütige Fahrt nach Oberwald machen ([www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)).

### Nufenen

Über den Nufenenpass folgt der Wanderweg zum einzigen Mal weitab der Strasse einer eigenen Route. Das erspart den sonst fast allgegenwärtigen Verkehrslärm. Ich ziehe das Postauto von Ulrichen bis All'Acqua vor. Die Abzweigungen in die drei Dörfer Ronco, Bedretto und Villa lohnen sich. Ronco liegt direkt am Weg, für Bedretto und Villa muss man jeweils den Saumweg verlassen und den Ticino wie die Umfahrungsstrasse überqueren. Für diese kurze Strecke ist zu überlegen, die alte Strasse statt des Saumweges zu benützen.

In Fontana gibt es die Möglichkeit, entweder dem vorgeschlagenen Weg rechts des Ticino nach Airolo zu folgen oder auf die andere Talseite zu wechseln und, bevor man kurz vor Airolo die rege befahrene Gotthardstrasse quert, ungestört von Motorenlärm und meistens unter Schatten spendenden Bäumen zu wandern.

### Gotthard

Das Erwandern der Tremolastrasse ist für Freunde des Strassenbaus und der Technik allgemein imposant. Der Wanderpapst Thomas Widmer schreibt: „Die Tremola ist Strassenerotik.“ 950 Höhenmeter ohne Möglichkeit unterwegs aufs Postauto umzusteigen. Eine lärmige Umgebung – aber der Lärm begleitet den Wanderer auf dieser Route ja fast ständig. Der Talblick in die Leventina gibt eine Ahnung von der Wichtigkeit dieses Durchgangs, früher über den Pass, heute durchs Loch.







Verdiente Rast: Unsere Wandergruppe auf dem Schweizer Kulturweg „ViaPostaAlpina“.

Bild: Andreas Theiler

Dieses Früher lässt sich jeweils am Mittag oder Nachmittag auf der Passhöhe respektive auf der Tremola bewundern. Da ist die alte Gotthardpost unterwegs, fünfspännig!

Über den täglichen Fahrplan gibt [www.gottthardpost.ch](http://www.gottthardpost.ch) Auskunft. So lässt sich der perfekte Fotostandort leicht bestimmen. Weil ich ein schlechter Fotograf bin, wähle ich die stehende Kutsche auf dem Pass oben aus. Je nach Zeitplan erscheint sie nach der Mittagspause auch für die Postautopassagiere der Vierpässefahrt.

Im Gegensatz zur offiziellen Wegbeschreibung von ViaPostaAlpina schlage ich vor, von Hospental der Reuss entlang und ohne Verkehrslärm nach Andermatt zu wandern. Die Schöllenschlucht darf anschliessend nicht verpasst werden. Am oberen Ende sind die klassischen Sehenswürdigkeiten alle sehr nahe beieinander, die Teufelsbrücken, das Suworow-Denkmal und das Urnerloch. Sie können in einer bequemen Wanderung miteinander verbunden werden. Ob man nachher zurück

nach Andermatt spaziert und dort den Zug nach Göschenen nimmt oder die Wanderung bis dort weiterführt, ist Geschmackssache. Die Schlucht ist laut; andererseits ist es speziell, auf Lawingalerien von Strasse und Bahn zu wandern.

### Susten

Die Wanderung von Meien oder Färnigen Richtung Sustenpass beginnt im Talgrund, weit unter der Strasse. 2011 wurde der Weg in der oberen Hälfte durch Unwetter schwer beschädigt. Nun erstrahlt er aber in neuem Glanz. Der letzte Teil vor dem Pass ist sehr steil. Gefühlsmässig ist es aber nicht schlimm, weil die Sustenlandschaft auf beiden Seiten von Grün dominiert wird, nicht vom Bild einer steinigen Einöde.

Auf der Berner Seite, beim Abstieg, wechseln sich gemächliche Stücke auf dem alten Saumweg ab mit steilen Abstiegen. Wer weiter hinab als nur nach Gadmen wandert, hat vielleicht bei der Tällibahn Lust, hinauf in die Gad-

mer Dolomiten zu fahren, oder weiter unten bei der Triftbahn die kleine Kabine zu besteigen. Oben wartet unter anderem eine spektakuläre Hängebrücke auf mutige Wanderer ([www.grimswelt.ch](http://www.grimswelt.ch)).

Der Abstieg vom Sustenpass bis Innertkirchen zeigt exemplarisch noch einmal den Übergang vom unbesiedelten Alpen in die zuerst kleinräumig und dann dörflich geprägte Landschaft. Und die Bewunderung bleibt für unsere Vorfahren, die diese Routen fanden und in wirtschaftlich sinnvoller Weise betrieben.

Für den Ausklang empfehle ich ganz klar die Bahn von Innertkirchen nach Meiringen. Kennen Sie eine andere Bahn, welche eine Station mitten in einem Tunnel hat? Eben!

Nun ist das Abenteuer zu Ende. Weil es eine frei wählbare Kombination von Wandern und Postauto fahren ist, eignet es sich wunderbar für Mehrgenerationen-Gruppen. Wer besser zu Fuss ist, wandert weiter, die andern warten nach einer gemütlichen Postautofahrt am abgemachten Endpunkt. Noch bequemer geht es, wenn ein Package für sechs Tage gebucht wird. Darin sind die Fahrten mit dem Postauto, der Gepäcktransport und die Übernachtung eingeschlossen. Zu buchen unter [www.swisstrails.ch](http://www.swisstrails.ch).

Zum Schluss noch zwei persönliche Anmerkungen. Wer so wenig trittsicher ist wie ich, hat auf einigen Teilstücken Mühe. Eine detaillierte Karte oder vorher ein Blick auf Google Maps ist sehr zu empfehlen. Das Postauto führt Sie sicher darum herum. Und für einige Aufstiege oberhalb der Baumgrenze überlegen Sie, wann Sie sie in Angriff nehmen – riskieren Sie weder Sonnenstich noch Schwächeanfall.



# Was auf Reisen so alles passieren kann

Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, kann manchmal ungewollte Überraschungen erleben – im Positiven wie im Negativen. Die SBB nehmen zu einigen Vorfällen Stellung.

## 2./3. April 2012, Bellinzona – Zürich

Ich musste am Abend von Bellinzona nach Zürich reisen. Da ich einen Termin im Fernsehen hatte, konnte ich zusammen mit einem Kollegen nur den letzten Zug um 21.36 Uhr ab Bellinzona nehmen. Es ist der von Mailand kommende EC nach Basel. Wie immer hatte dieser Zug Verspätung. Daher verpassten wir den geplanten Anschluss in Arth-Goldau nach Zürich. Die SBB-Angestellten nannten uns in Arth-Goldau einen anderen Zug, den wir nach Zürich nehmen sollten. Da es knapp war, konnten wir die Anzeigetafeln am Perron nicht lesen. In dieser S-Bahn gab es keinerlei Durchsagen oder Anzeigen an Bildschirmen. Wir dachten daher, der Zug fahre bis Zürich. Weit gefehlt: Er endete in Baar-Lindenpark, kurz nach Zug, zirka um Mitternacht. Wir hätten in Zug nochmals umsteigen müssen. Aber niemand hat dies gesagt. Auch andere Fahrgäste gingen davon aus, dass der Zug nach Zürich durchfährt. Im verwaisten Lindenpark riefen wir die SBB-Notnummer an. Man riet uns, ein Taxi nach Zürich zu nehmen. Aber wer übernimmt die Rechnung? Schliesslich mussten wir das Taxi aus Zürich bestellen und gut 240 Franken bezahlen. Ich ging davon aus, dass die SBB das Geld zurückerstatten. Auf meinen Antrag hin wurde schliesslich nach längerem Hin und Her „als vermittelnde Lösung“ nur die Hälfte erstattet, nämlich 120 Fr. bzw. 60 Fr. pro Person in SBB-Gutscheinen. Als SBB-Kunde mit einem 1.-Klasse-GA bin ich enttäuscht, dass nicht der ganze Betrag übernommen wurde. Und Gutscheine brauche ich nicht. Als 1.-Klasse-Kunde erwartet man auch einen entsprechenden Service. Die SBB-Angestellten haben nicht hinreichend informiert, doch die SBB übernehmen die Verantwortung dafür nicht.

### **Stellungnahme der SBB:**

*Der Zug 158 aus Bellinzona kam wegen einer Fahrzeugstörung statt um 23.09 Uhr erst um 23.33 Uhr in Arth-Goldau an. Dies bedauert die SBB. Vier Minuten später fuhr jedoch die S-Bahn nach Zug, dort wäre der Anschluss auf den Interregio weiter nach Zürich bestanden. Die Reisenden hätten also*

*noch die Möglichkeit gehabt, an ihr Ziel zu gelangen. Im Prinzip hätten die Reisenden deshalb kein Anrecht auf eine Rückerstattung der Taxifahrtkosten gehabt. Aus Kulanzgründen wurde immerhin die Hälfte dieser Kosten übernommen.*

## Juli 2012, S-Bahn Zürich

13. Juli 2012: Wetzikon, S3 nach Effretikon 5.49 Uhr; fällt ersatzlos aus. KEIN Busersatz, einfach 30 Minuten warten. Das darf nicht wahr sein!

Es gibt viele Leute, die zur Arbeit und zum Flughafen müssen. Die SBB lassen einfach die Passagiere im Schilf stehen. Wieso?

17. Juli 09.15 Uhr, Bahnhof Pfäffikon SZ; Die S 5 sollte um 09.22 Uhr nach Zürich-Niederingen weiterfahren. Der Zug ist aber nicht da, auch zur Abfahrtszeit nicht. Bei der Anzeige fällt die Klappe um 09.21 Uhr mit dem Begriff „Ausfall“ herunter. Später die Lautsprecherdurchsage über den Zugsausfall, noch ein wenig später wird präzisiert, dass der Zug ausgefallen sei, weil es in Rapperswil nicht möglich war, die beiden Einheiten voneinander zu trennen. Wäre es nicht möglich gewesen, diesen Zug mit beiden Einheiten zu führen und die Trennung dann zu bewerkstelligen, wenn mehr Zeit zur Verfügung gestanden hätte. Aufgrund der beiden Erlebnisse stellt sich die Frage: Muss künftig immer die S-Bahn 30 Minuten früher genommen werden, um sein Ziel pünktlich zu erreichen?

### **Stellungnahme der SBB:**

*Die SBB betreibt einen grossen Aufwand im Unterhalt, um technische Störungen zu verhindern. Trotzdem können Pannen nicht ausgeschlossen werden. Ersatzbusse machen im dichten Zürcher S-Bahnnetz nur bei grossen Störungen Sinn, nicht wenn ein einzelner Zug ausfällt. Die Organisation eines Ersatzbusses nimmt eine gewisse Zeit in Anspruch, so dass die nächsten Regelzüge meistens früher zur Verfügung stehen. Zudem haben die Busunternehmen während der Hauptver-*

*kehrszeit auch nicht immer Reservefahrzeuge in Bereitschaft. Im Fall von Wetzikon fährt der nächste Zug an den Flughafen 11 Minuten später, nach Effretikon 30 Minuten später. In Pfäffikon fährt die nächste Verbindung 22 Minuten später nach Rapperswil und 12 Minuten später nach Zürich. Es gibt beim Ausfall von einzelnen Zugverbindungen im Zürcher S-Bahn-Verkehr viele Alternativverbindungen, aber natürlich ist es für den Reisenden immer ärgerlich, wenn er seine Reise nicht wie geplant durchführen kann. Dafür hat die SBB Verständnis.*

## Montag, 13. August 2012, Tilo Milano Malpensa

Die regionale Zugesellschaft Ticino-Lombardia (Tilo) führt neuerdings direkte S-Bahn-Züge von Bellinzona zum internationalen Flughafen Milano-Malpensa. Eine feine Sache. Die Strecke führt am linken Ufer des Lago Maggiore entlang via Gallarate zum Flughafen, die Fahrzeit ist sehr lang im Vergleich zu den zurückgelegten Kilometern, mehr als zwei Stunden, aber die Strecke schön. Die Fahrt von Locarno nach Mailand-Malpensa (umsteigen in Cadenazzo) kostet mit dem Halbtax-Abo zweiter Klasse bei einfacher Fahrt 16,60 Franken (14, 45 Euro). Als ich am Montag, 13. August, in Malpensa beim Schalter von Le Nord ein Ticket nach Locarno löste, hiess es am Billett-Schalter allerdings, dass das Halbtax-Abo nicht angerechnet werden könne. Folglich blieb mir einzig die Möglichkeit, ein Billett zum vollen Preis zu nehmen. Kostenpunkt: 19 Euro oder umgerechnet 23,20 Franken. Immerhin eine Differenz von 6,60 Franken oder ein Plus von 40 Prozent (!) gegenüber dem in der Schweiz zu bezahlenden Preis in Gegenrichtung. Warum ist es nicht möglich, ein Ticket mit Halbtax-Abo von Milano-Malpensa ins Tessin zu lösen, um auf dem Schweizer Streckennetz von dem Abo zu profitieren?

### **Stellungnahme der SBB:**

*Diese Strecke Malpensa-Schweiz wird von der Bahngesellschaft Trenord betrieben. Trenord*

ist eine Tochtergesellschaft von Trenitalia und akzeptiert das Halbtaxabonnement leider nicht. Die SBB und Trenord sind jedoch daran, eine Lösung zu finden, damit in Zukunft das Halbtaxabonnement angerechnet werden kann.

## Samstag, 7. Juli 2012, Bahnhof Bern

Im Jahr 2004 schrieb Paul Blumenthal, Direktor Personenverkehr wegen der Verbindung Zürich–Brig und Zürich–Interlaken „Jede zweite Stunde verkehrt ein direkter Intercity zwischen den Städten an der Limmat und am Oberlauf der Rhone. Jede andere Stunde wartet im Knotenbahnhof Bern am gleichen Perron der Anschlusszug“ (Mehr Zug für die Schweiz S. 226). Nach der Inbetriebnahme des Basistunnels verschwanden die direkten Verbindungen zwischen Zürich und Interlaken. Anfänglich konnte jedoch in Bern noch am gleichen Perron umgestiegen werden. Neuerdings scheint das nicht mehr möglich zu sein. Am 17. Juli mussten sich um 9 Uhr über hundert Umsteigepassagiere über die Rampen und die Unterführung zum Anschlusszug nach Interlaken kämpfen. Auch am Abend um 19 Uhr war wieder dieselbe Situation. Offenbar hält man es in Bern nicht mehr für nötig, für diese äusserst wichtige Verbindung das Umsteigen am gleichen Perron zu ermöglichen. Umsteigen ist ein Nachteil des öV gegenüber dem PW. Umsteigen am gleichen Perron wird deshalb von den Kunden sehr geschätzt. Aber offenbar haben in Bern (im Gegensatz zu einigen anderen Bahnhöfen wie Rapperswil oder Arth-Goldau) Kundenbedürfnisse keinen hohen Stellenwert.

Gerhard Bohli, Schwerzenbach

### **Stellungnahme der SBB:**

Als Ziel gilt der Grundsatz einer perrongleichen Umsteigemöglichkeit für die Verbindung Zürich – Interlaken in Bern nach wie vor. Leider ist seit einigen Jahren eine konsequente Umsetzung jedoch schwierig geworden. Die

Gründe hierfür liegen in der sehr stark ausgereizten Gleisbenützung im Bahnhof Bern sowie in den teilweise recht kurzen Gleisen.

In den Morgen- und Abendspitzen müssen S-Bahnen wie zum Beispiel die S44 mit zusätzlichen Pendeleinheiten verstärkt werden.

Diese Verstärkungen führen dazu, dass das Regelabfahrtsgleis zu kurz ist und die ganze Gleisbenützung in Bahnhof Bern nicht nach dem Grundsatz verplant werden kann. Diese Optimierungen bringen mehr Kapazität in den Bahnhof Bern, haben aber zur Folge, dass in der Relation Zürich–Interlaken nicht mehr perrongleich umgestiegen werden kann.

Um dennoch ein möglichst angenehmes Umsteigen zu ermöglichen, wird die gesamte Gleisbenützung am Wochenende jeweils nach Grundsatz „perrongleich“ abgewickelt. Das heisst, ein Umsteigen ist am Wochenende in den meisten Fällen perrongleich möglich.

## SBB-Zugbegleiterin lässt Luft aus Veloreifen

Unliebsame Überraschungen für eine Mutter aus dem bernischen Signau, die kürzlich in Landquart vom IC Zürich–Chur auf die Rhätische Bahn umstieg, um ihre Feriendestination zu erreichen: Als ihre beiden 11- und 13-jährigen Töchter und sie selbst ihre Mountain-Bikes ausgeladen hatten, mussten sie auf dem Perron feststellen, dass keine Luft mehr in den Reifen war, wie die Zeitung „20 Minuten“ berichtete. Die SBB-Zugbegleiterin kam hinzu, stellte die Familie zur Rede, und räumte dann nach einem Wortgefecht ein, verantwortlich für die entwichene Luft zu sein. Begründung: Sie habe im ganzen Zug niemanden mit den entsprechenden Velobilletten gefunden. Da habe sie gehandelt. Bei den Betroffenen erzeugte diese Begründung Erstaunen. Denn sie hatten die Tickets gelöst und angeblich auch gezeigt; hatten sogar Velohelme neben sich liegen. Tatsache ist: Die SBB sind der Sache nachgegangen. Und die Zugbegleiterin hat laut SBB-Sprecher Reto Kormann den Vorfall und ihre eigene Verantwortung bestätigt. Für die SBB handelt es sich um einen unentschuldbaren Fehler, der nicht mit dem Servicegedanken des Unternehmens vereinbar sei. Man werde sich bei der Familie „in aller Form entschuldigen“ und für die Umtriebe mit Gutscheinen entschädigen. Für die Zugbegleiterin wird die Angelegenheit Konsequenzen haben. Welche, ist noch nicht klar. Denn sie befand sich noch in Ausbildung.

## Schienenvergnügen im hohen Norden

Norwegen eignet sich bestens für Zugreisen. Die Bergenbahn gilt gar als eine der schönsten Bahnstrecken Europas.

**Gerhard Lob** Wer Ausdauer und Sitzfleisch hat, kann von der Schweiz mit dem Zug bis nach Norwegen reisen. Rund 27 Stunden dauert die Fahrt von Basel via Kopenhagen und Göteborg bis Oslo, inklusive einer Nacht im City Night Line. Im Flieger von Zürich geht es natürlich wesentlich schneller: In knapp zwei Stunden erreicht man den Flughafen Oslo-Gardermoen. Er ist 50 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, doch dank des Hochgeschwindigkeitszuges Flytoget braucht man für die City-Verbindung nur 20 Minuten.

Insgesamt verfügt Norwegen über ein gut ausgebauten Streckennetz der Norwegischen Bahn (NSB), das von der Südküste bis nach Bodø nördlich des Polarkreises führt. Zugreisende werden mit herrlichen Panorama-Aussichten auf kleine Ortschaften, Berge und Fjorde belohnt. Dies gilt ganz besondere für die Bergenbahn, die wohl bekannteste Zugstrecke Norwegens, welche in zirka sieben Fahrstunden Oslo mit der Küstenstadt Bergen verbindet. Die 471 Kilometer lange und durchgehend elektrifizierte Route führt über die Hochebene Hardangervidda - das Dach Norwegens. Sie wurde 1909 offiziell eingeweiht. Der höchstgelegene Haltepunkt liegt in Finse auf 1222 Meter über Meer. Im Juni ist hier noch viel Schnee anzutref-



Bahnfahren als Touristenattraktion: Flåmbahn.

Bild: Gerhard Lob

fen. Die Gegend ist im Sommer aber ein Eldorado für Velofahrer.

### Attraktive Flåmbahn

Norwegen erinnert als Nicht-EU-Land mit eigener Währung in mancher Hinsicht an die Schweiz. Dies gilt auch für die 20 Kilometer lange Flåmbahn, einer Nebenlinie der Bergenbahn, die das hoch gelegenen Myrdal (866 m)

in einer Stunde mit der kleinen Lokalität Flåm am Fjord auf Meereshöhe verbindet. Es ist eine der steilsten Bahnlinien der Welt (Normalspur) und die Fahrt über Brücken und Tunnels gestaltet sich in der Tat spektakulär. Die Strecke, die jedes Jahr von über 500'000 Passagieren genutzt wird, verläuft durch eine atemberaubende Landschaft, während sie sich auf ihrem Weg hinunter zum Fjord an steilen Berghängen, tiefen Schluchten und unzähligen Wasserfällen vorbei schlängelt. Eine Steigung von maximal 5,5 Prozent wird ohne Zahnstangen überwunden! Der Rummel bei der Flåmbahn ist dabei durchaus mit den Jungfraubahnen im Berner Oberland vergleichbar. Ob Russen, Koreaner oder Italiener: Hier treffen sich Reisegruppen aus aller Welt. Bei der Ankunft mit dem Zug in Flåm ist die Erklärung für die Menschenmassen schnell gefunden: Gigantische Kreuzfahrtschiffe legen hier nur wenige Minuten vom Bahnhof entfernt an.

Eindeutig ruhiger geht es auf der Bergenbahn zu, obwohl auch hier die Mehrheit der Reisenden Touristen sind. Für ein Bierchen im Speisewagen muss man allerdings tief in die Tasche greifen; umgerechnet 14 Franken kostet eine Halbliterdose. Zwei Stunden braucht man noch von Myrdal bis Bergen, der zweitgrössten Stadt Norwegens. Die Rückfahrt nach Oslo erfolgt dann im angenehmen Schlafwagen.

[www.nsb.no/bergenrailway](http://www.nsb.no/bergenrailway)  
[www.flaamsbana.no](http://www.flaamsbana.no)

### Schweizer Rollmaterial in Norwegen

**GL** Ein wenig Schweizer Atmosphäre lässt sich in der norwegischen Bahnwelt schnuppern. Die ersten Flirt-Kompositionen aus dem Hause Stadler Rail mit Sitz im thurgauischen Bussnang sind im Grossraum Oslo jedenfalls als S-Bahn unterwegs. Im Gegensatz zur 2+2-Bestuhlung, die man aus der Schweiz gewohnt ist, sind die norwegischen Flirts in der 2. Klasse mit 3+2 ausgestattet. Die norwegische Bahn hatte 2008 einen Vertrag über 640 Millionen Franken für die Lieferung von 50 Flirt-Triebzügen abgeschlossen, mit der Option für 100 weitere Züge. Die Fahrzeuge sind eine für die klimatischen Bedingungen in Norwegen konzipierte Weiterentwicklung der Basisversion.

Ein schwerer Unfall mit mehreren Verletzten im Februar 2012 bei der Testfahrt eines solchen Flirt-Zuges war „ein grosser Schock“, wie Stadler-Chef Peter Spuhler am Rand der Bilanzpressekonferenz am 15. Juni in Bussnang erklärte. Es war für das Unternehmen eine Erleichterung, als sich herausstellte, dass menschliches Versagen (überhöhte Geschwindigkeit) und kein Materialfehler die Unfallursache war.

Stadler ist im Übrigen in Norwegen nicht nur mit S-Bahn-Zügen aktiv. Seit Sommer 2010 verkehren in Bergen 12 moderne Stadler-Strassenbahnen auf der 10 Kilometer langen Neubaustrecke der Bybanen (Bergen Light Rail). Es handelt sich um Fahrzeuge des Typs Variobahn, die von Stadler in Berlin-Pankow gefertigt werden. Der Betrieb dieser neuen Strassenbahnen ist für den öffentlichen Verkehr in Bergen eine Erfolgsgeschichte. Die Bevölkerung hat aussergewöhnlich positiv auf das neue Angebot reagiert.

# In der Unterwelt der Eisenbahn

Die Pro-Bahn-Sektion Zürich lud zu einem Ausflug in den neuen Lötschberg-Basistunnel.

**Marcel Burlet** Der Ausflug erfolgte unter dem Motto „Der Berg ruft“, in Anlehnung an den bekannten Film aus dem Jahre 1937 über die dramatische Erstbesteigung des Matterhorns. Jean-Pierre Baebi, seines Zeichens Kassier der Sektion, hatte unter dem Titel ein interessantes Programm zusammengestellt, welches an Dramatik – wie damals der Film – nichts zu wünschen übrig liess!

So traf sich eine muntere Schar am Sonntag, 17. Juni 2012, um 8.45 Uhr im Zürcher Hauptbahnhof. Auf der Hinreise ging's nach Bern und darauf ganz schnell durch den neuen Lötschberg-Basistunnel nach Brig. Die Strecke Bern-Visp kann nun in 55 Minuten bewältigt werden; eine Zeitersparnis von über einer Stunde gegenüber der Bergstrecke! Die Züge können technisch sogar bis 250 km/h schnell fahren.

Die erste Stärkung war im Briger Stadtbistro unmittelbar beim Bahnhof angesagt: ein wahrhaftiges Mittagessen mit Dessert! Aha: „Zuerst das Vergnügen und dann die Arbeit!“ wird sich manch einer gedacht haben. „So sind wir je-

denfalls gut gestärkt für die längere Rückfahrt über die Bergstrecke.“

## Durchblick hinter Panzerglas

Dann war nach der Fahrt nach Frutigen über die alte Bergstrecke mit schönem Panorama die eigentliche Besichtigung angesagt. Unter der kompetenten Führung von Herrn Eduard Wymann erhielt die Pro-Bahn-Reisegruppe einen umfassenden Einblick in den Lötschberg-Basistunnel: Besichtigung der Betriebszentrale, des Interventionszentrums und des Nordportals, Fahrt ins Tunnelsystem und ein Exklusivblick durchs seitliche Spezialfenster in den Bahntunnel: nichts fehlte. Man merkte, dass hier ein profunder Fachmann und Bahnfreak auch als Techniker des Tunnelbaus führte und referierte. Dass der Lötschberg-Basistunnel vor fünf Jahren nicht durchgehend doppelspurig ausgebaut worden war, bewirkte ein Kopfschütteln.

Ein ganz besonderes Highlight war es, die mit hohen Geschwindigkeiten fahrenden Züge hinter sicherem Panzerglas durchbrausen zu sehen. Mit-

tels eines im Basistunnel vor der Scheibe eingebauten Mikrophons war das akustische Erlebnis ebenso phänomenal. Das Meisterwerk in Technik und Ingenieurkunst wird normalerweise täglich von rund 50 Personen- und bis zu 60 Güterzügen befahren. In der Fernsteuerzentrale in Spiez wird der Tunnelbetrieb minutiös überwacht. Wegen der Gotthardsperrung im Juni war der Bahnbetrieb noch reger, weil einige Züge zusätzlich über die Lötschberg-Strecke fuhren.

„Der Berg ruft tatsächlich!“ So wird mancher das nächste Mal „bewusster“ durch den Tunnel fahren und diesen gelungenen Tag sowieso in bester Erinnerung behalten. Auch Petrus zeigte sich übrigens von seiner guten Seite, was dieses Jahr punkto Wetter nicht selbstverständlich ist.

Jean-Pierre Baebi sei an dieser Stelle für die Reiseleitung und Super-Organisation des Anlasses nochmals herzlich gedankt. Es war ja nicht das erste Mal, dass er uns charmant und kompetent auf einen Ausflug (ent)führte. Ich hoffe, es gibt noch manche solch eindrückliche Pro-Bahn-Erlebnisse!

○ Seesicht haben in Zürich nur die Privilegierten.



STEIG EIN. KOMM WEITER.



# Alles Ansichtssache?

Auf der Homepage von Pro Bahn Schweiz ist die Rubrik „Ihre Meinung“ aktiv. Wichtig ist nun eine rege Teilnahme.

**Andreas Theiler** Seit dem Frühjahr ist die Rubrik „Ihre Meinung“ auf unserer Homepage aktiv. Hier sehen Sie die Ansicht unserer ersten Umfrage. Da ging es um mit Werbung verklebte Fenster, das Stichwort war „Aussicht verweigert“. Die Antworten auf die erste Frage sind eindeutig. Ebenso eindeutig waren die Kommentare, welche wir erhielten. „Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, deren Fenster teilweise oder sogar vollständig mit Reklame verdeckt sind, sind meines Erachtens eine Zumutung für den Fahrgast – wenn man da überhaupt noch guten Gewissens von Gast reden kann.“ „In solchen Fahrzeugen wird mir schnell schlecht, da sich bei mir im Kopf alles vermischt und ich keinen Punkt mehr in der Ferne fixieren kann.“ „Notabene: Noch habe ich kein Fahrzeug eines privaten Carunternehmens gesehen, das mit einer Kakaowerbung herum fährt.“

Unsere Umfrage bezog sich klar nur auf verklebte Fenster. Schön auf den Punkt brachte dies ein Leser: „Eine attraktiv gestaltete Werbelok hier oder da, ein pfiffiger Spruch auf einem Bus („Ich bin auch ein Schiff!“) mögen ja noch passen, aber das bereits an Vandalismus grenzende Zuklebern von öffentlichen Verkehrsmitteln landauf-landab mit Lochfolien geht langsam zu weit.“ Der Zentralvorstand wird über die bestehenden Kommunikationskanäle mit diesen Resultaten bei öV-Unternehmen wie bei Parlamentariern intervenieren.

Nicht jede Neuerung ist auch eine Verbesserung für die Reisenden des öV. Und wenn heute zwar Werte verloren gegangen sind, so ist noch lange nicht alles Neue einfach Ansichtssache und damit nicht diskutierbar. Pro Bahn Schweiz als Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden verfolgt Entwicklungen mit einem kritischen Blick. Lesen Sie dazu unsere Medienmitteilungen unter „Aktuell“ auf der Homepage.

Wir laden Sie ein, unsere Website [www.probahn.ch](http://www.probahn.ch) regelmässig zu besuchen. Alle drei Monate wird eine neue Umfrage aufgeschaltet. Je grösser die Zahl der Teilnehmenden, umso mehr Gewicht haben wir in unseren Verhandlungen mit den Partnern in Unternehmen und Politik. Die Umfragen sind natürlich auch für Nichtmitglieder offen – machen Sie sie doch in Ihrem Bekanntenkreis publik! Vielleicht können Sie so neue Mitglieder werben. Besten Dank für Ihre Mitarbeit.



## Das Forum als Arbeitstool und Plattform zum Informationsaustausch

**Bastian Bommer-Denss** Seit April steht auf der neu gestalteten Homepage von Pro Bahn allen Vereinsmitgliedern ein Forum zur Verfügung. Nach der Anmeldung über das Kontaktformular erfolgt die Freigabe für den Zugriff auf das Forum.

Das Forum soll zwei Zwecke erfüllen. Als erstes soll es allen Vereinsmitgliedern als Plattform dienen, um Informationen auszutauschen und Neuigkeiten zu diskutieren. Als zweites soll es den Sektionen, Ressorts und dem Zentralvorstand als Arbeitstool dienen. Es ist möglich, Verfahren statt mittels Sitzungen via Forum abzuwickeln. So können auch Personen an den Verfahren teilneh-

men, welche nicht an Sitzungen teilnehmen können, oder es können sogar Sitzungen ersetzt werden. Im 2011 wurde mittels dieses Forums das Fahrplanverfahren der Sektion Nordwestschweiz erfolgreich abgewickelt. Ebenfalls arbeitet auch das Ressort Fahrplan mithilfe dieses Forums.

Es wäre schön, wenn in Zukunft möglichst viele Vereinsteilnehmer diese neue Möglichkeit benutzen und so ein aktiver Dialog zwischen Mitglieder und Ressorts, Sektionen und Zentralvorstand entsteht. Also nichts wie los und sich unter [www.probahn.ch/de/10/211/Forum](http://www.probahn.ch/de/10/211/Forum) mittels Kontaktformular anmelden.

## 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**

**Kummler+Matter**



**SOB SÜDOSTBAHN**



## Gemeinden

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

# Klar gegen zweite Gotthardröhre

Die Sektion Pro Bahn Zentralschweiz lehnt den Vorschlag des Bundesrats ab.

**Marcel Sonderegger** Bereits zweimal hat das Schweizer Volk die Ausbaupläne am Gotthard klar abgelehnt, denn 1994 wurden die Alpeninitiative und 2004 der Avanti-Gegenvorschlag angenommen. Auch der Kanton Uri will nichts wissen vom Bau eines weiteren Tunnels für Lastwagen und Autos und lehnte im Mai 2011 zwei Vorlagen mit 57 bzw. 69 Prozent ab. Dies entspricht der Verfassung. Dort steht klar und eindeutig, dass es im Alpenraum auf den Strassen keine Kapazitätserweiterungen geben darf.

## Milliarden investiert

Die Annahme der Alpeninitiative führte zu einer massiven Investition in die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Dies hat uns zwei neue Bahntunnels und eine

Bahninfrastruktur gebracht, um die uns ganz Europa beneidet. Eine zweite Tunnelröhre wäre das Ende einer umweltverträglichen Verkehrspolitik. Eine zweite Tunnelröhre wäre die Kapitulation vor der EU-Verkehrslawine. Im internationalen Güterverkehrsgeschäft ist der Gotthard ein wichtiger Trumpf.

Die Schweiz darf diesen nicht leichtfertig ausspielen. Zudem: Milliarden wurden in die NEAT investiert. Warten wir ab, was die Eröffnung des Gotthardtunnels für den Personen- und Güterverkehr bringt!

## Tiefbahnhof Luzern

Der Gotthardbasistunnel bringt im Personenverkehr einen Quantensprung. Pro Bahn Zentralschweiz hofft eindringlich, dass die Bahn-

verbindungen auf der Nord-Süd-Achse über Luzern endlich attraktiver gestaltet werden. Dies gilt auch für das Rollmaterial, das zurzeit eher „antiquiert“ wirkt!

Pro Bahn Zentralschweiz ist klar gegen die zweite Tunnelröhre am Gotthard. Die zusätzlichen Gelder für die zweite Tunnelröhre (1 bis 1,5 Mia.) fehlen dann namentlich für die Investitionen des Tiefbahnhofs Luzern, dem so genannten Bypass Region Luzern, und für weitere Projekte in andern Landesgegenden. Zudem würden beim Bau einer zweiten Tunnelröhre weder Deutschland noch Italien die NEAT-Zufahrtlinien rasch bauen wollen.

*(Der Autor ist Vorstandsmitglied von Pro Bahn Zentralschweiz)*

## Pro Bahn Schweiz > AKTUELL > [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)

Was denkt Pro Bahn über die tagesaktuellen Informationen des öffentlichen Verkehrs? Antworten dazu auf unserer Homepage.

Neben nationalen und regionalen Themen ist Pro Bahn Schweiz an Ihrer Meinung zu aktuellen Umfragen interessiert. Weiter bietet Ihnen das „Kontaktformular“ die Möglichkeit, unkompliziert mit uns in Verbindung zu treten. Wenn Sie regelmässig über Mutationen auf der Homepage informiert werden wollen, melden Sie sich bitte über „Newsletter“ an.

Pro Bahn Schweiz Mitglieder mit Internet-Anschluss bitten wir um Angabe Ihrer Mai-

adresse zur Vervollständigung unserer Mitgliederkartei über [info@pro-bahn.ch](mailto:info@pro-bahn.ch).

Eine möglichst vollständige Adresskartei ermöglicht uns den aktuellen Informationsaustausch innerhalb der Pro Bahn Schweiz beziehungsweise der Sektionen.

Mit bestem Dank,  
Sekretariat Pro Bahn Schweiz



## Rose und Kaktus

Pro Bahn Schweiz verleiht Auszeichnungen

**Rose:** Während den Gleisbauarbeiten in Zürich Höngg wurden seitens der VBZ für mobilitätseingeschränkte Personen zwei Elektro-Tuk-Tuk zur Verfügung gestellt. Diese verkehrten vom 28. Juli bis zum 19. August und wurden rege genützt – auch von anderen Fahrgästen.

**Kaktus:** Die S-Bahn Haltestelle Schloss Laufen (bei Schaffhausen) soll aus Kostengründen ersatzlos aufgehoben werden. Die Auflösung der Station Schloss Laufen ist ein Schildbürgerstreich sondergleichen. Selbst wenn die Züge länger als der bestehende Bahnsteig sind, gibt es keinen Grund, diese Haltestelle aufzuheben.

## Kontakte

### ZENTRALVORSTAND

Kurt Schreiber, Präsident  
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH  
T 044 781 34 08  
[kurtschreiber@bluewin.ch](mailto:kurtschreiber@bluewin.ch)

### OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident  
Falletenbachstrasse 5, 8867 Niederurnen;  
T 055 610 24 03  
[kbs-os.praesident@pro-bahn.ch](mailto:kbs-os.praesident@pro-bahn.ch)

### ZÜRICH

Urs Schaffer, Präsident  
Flüelastr. 15, 8048 Zürich  
T 044 401 24 35  
[oev.schaffer@bluewin.ch](mailto:oev.schaffer@bluewin.ch)

### ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident  
Böcklinstrasse 13, 3006 Bern  
T 031 352 83 46  
[haenni.aldo@hispeed.ch](mailto:haenni.aldo@hispeed.ch)

### TICINO ASTUTI

Elena Bacchetta, Präsidentin  
Viale Stazione 31, 6500 Bellinzona  
T 076 474 21 79  
[elena.bacchetta@gmail.com](mailto:elena.bacchetta@gmail.com)

### NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident  
Postfach 3834, 4002 Basel  
T 061 421 31 80  
[willi.rehmann@bluewin.ch](mailto:willi.rehmann@bluewin.ch)

### ZENTRALSCHWEIZ

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

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen

## «Geschlossene Toiletten und unbediente Bahnhöfe machen den Bahnbenützern zu schaffen»,



sagt Kurt Schreiber, der als Pro-Bahn-Präsident die Interessen der öV-Benutzer vertritt. So ist es auf [tagesanzeiger.ch](http://tagesanzeiger.ch) am 23. August 2012 zu lesen. Pro Bahn Schweiz ist stets präsent, wenn es um die Anliegen von Kundinnen und Kunden von Bahn, Bus und Tram geht.

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz oder werben Sie Mitglieder für uns – beide profitieren. Wer mindestens drei neue Mitglieder wirbt, erhält als Geschenk eine Tageskarte 1. Klasse.

Anmeldung auf [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) oder Talon senden an Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Dorfstrasse 21, 3323 Bärswil.

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

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

Adresse \_\_\_\_\_

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

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

- Einzelmitglied, CHF 45.–
- Studenten, CHF 20.–
- Gemeinden, CHF 200.–
- Partnermitglied, CHF 25.–
- Vereine / Verbände, CHF 100.–
- Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–
- Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.

# Sicher unterwegs im öffentlichen Verkehr.

[www.securitrans.ch](http://www.securitrans.ch)

 **SECURITRANS**  
Public Transport Security AG

