

Schon besetzt!

Gruppenreisen: Trotz Platzreservation liessen die SBB eine 25-köpfige Reisegruppe stehen

Wer Plätze im Zug reserviert, muss beim Einsteigen damit rechnen, dass die Plätze schon besetzt sind. Und dass auch das Zugpersonal nicht behilflich ist.

Dominic Marti aus Muri BE wollte auf Nummer Sicher gehen. Deshalb hatte er 25 Plätze für eine ausländische Reisegruppe im Zug von Bern nach Zürich-Flughafen schon zwei Monate im Voraus reserviert. Doch als die Gruppe in Bern einstieg, waren alle Plätze schon besetzt.

Einen Zugbegleiter, der ihnen hätte behilflich sein können, gabs nicht. Denn zwischen den angehängten Wagen und der eigentlichen Zugskomposition war wegen der Lokomotive kein Durchkommen.

Die Passagiere auf den reservierten Plätzen liessen sich nicht zum Aufstehen bewegen. Alles

gute Zureden nützte nichts. Und auch als ein paar böse Worte fielen, änderte das nichts. «Schliesslich mussten die Mitglieder der Reisegruppe – alle zwischen 60 und 75 Jahre alt – auf dem Boden und auf den Rollkoffern sitzen», schildert Marti die Situation. Im Wagen hatte es auch kein geöffnetes WC.

«Damit muss man rechnen»

Erst in Zürich konnten die Reisenden einen Kondukteur ansprechen. Doch dieser fand, dass man zu Hauptreisezeiten mit solchen Verhältnissen rechnen müsse, so Marti.

Schliesslich gelangte Marti an den SBB-Kundendienst. Dort hiess es, das Zugpersonal habe in der Tat «die Aufgabe, die Freihaltung der reservierten Plätze durchzusetzen». Oft sei es aber «sehr schwierig, die Sitzplätze wieder freizubekommen. Denn häufig weigern sich die Reisenden, aufzustehen, wenn es sonst kaum freie Plätze hat.» Und: «Leider sind auch unseren Zugbegleitern die Hände gebunden.»

Für die Billette hatte Marti total 1950 Franken bezahlt. Die SBB entschädigten die Reisegruppe mit nur gerade 200 Franken. Marti fragt sich: «Was für ein Bild von der Schweiz tragen die 25 Gäste wohl mit nach Hause?» Für ihn ist klar: «Die nächste Gruppenreise organisiere ich mit einem Bus.»

Marco Diener



Pneus: Neu

Ab 1. November müssen alle Neuwagen mit elektronischen Reifendrucksensoren ausgestattet sein. Das kann den bald fälligen Winterpneuwechsel deutlich verteuern. Auch bereits zugelassene Autos sind betroffen.

Zu wenig Luft in Auto-pneus erhöht das Risiko für Pannen und Unfälle. Zudem steigen der Benzinverbrauch und der CO₂-Ausstoss. Doch viele Autofahrer kontrollieren den Reifendruck nur unregelmässig oder gar nicht. Laut dem TCS ist fast ein Drittel der Autos mit zu geringem Reifendruck unterwegs.

Doch nun wird ein elektronisches Reifendruckkontrollsystem gesetzlich vorgeschrieben. Es warnt den Fahrer automatisch, sobald einer oder mehrere Reifen seines Wagens Luft verlieren.

Konkret: Alle Neuwagen, die ab 1. November 2014 importiert werden, dürfen nicht ohne Kontrollsystem verkauft werden. Die Schweiz hat die entsprechende EU-Regelung übernommen.

Zwei unterschiedliche Systeme

Für die Reifendruckkontrolle sind zwei Technologien im Einsatz:

- **Direkte oder aktive Systeme** messen den Luftdruck mit Sensoren. Sie befinden sich am Ventil des Pneus und übertragen die Messresultate per Funk



Kampf um einen Sitzplatz: «Die 60- bis 75-jährigen Mitglieder der Reisegruppe mussten auf dem Boden und den Koffern sitzen»



Display: Am Steuer ist man jederzeit über den Reifendruck informiert



Sensoren am Pneuventil: Sie übertragen die Messresultate per Funk aufs Display im Auto

Neue Pflicht mit teuren Folgen

Mehrkosten von über 400 Franken beim Wechsel auf die Winterreifen

ins Auto. Vorteile: Sie warnen genauer und schneller. Nachteil: Sie sind teuer, weil für die Winterreifen zusätzliche Sensoren benötigt werden.

● **Indirekte oder passive Systeme** erkennen bei Luftverlust die Änderung des Radumfangs und schlagen Alarm. Dafür werden die bereits eingebauten Sensoren des Antiblockiersystems oder des elektronischen Stabilitätsprogramms verwendet. Vorteil: günstig, Nachteile: vergleichsweise ungenau, trägere Reaktion.

Die direkten Systeme können schon beim kommenden Reifenwechsel zu höheren Kosten führen. Grund: Die Sensoren am Ventil können nicht für die Winterreifen verwendet werden. Für den Satz Winterreifen braucht es

vier zusätzliche Sensoren. Laut Gregor Hartmann, Geschäftsführer von Pneu Egger, kosten neue Sensoren je nach Hersteller für vier Kompletträder rund 280 bis 400 Franken. Zudem kann die Pneumontage länger dauern und deshalb teurer werden. Beispiel: Müssen die Sensoren neu programmiert werden, werden laut Hartmann pauschal 35 Franken pro Fahrzeug fällig. Zudem koste das Aus- und Einlesen der Daten pro Rad 4 Franken.

Umrüsten muss man auch nach dem 1. November 2012 zugelassene Neumodelle mit einem direkten System. Dazu gehören einige Modelle von Renault, Dacia, VW und Audi. Tipp: Erkundigen Sie sich bei Ihrem Garagisten. Darko Cetojevic

So kann man das Auto nachrüsten

Autos ohne Reifendrucksystem können nachgerüstet werden. Der TCS hat sechs Nachrüstlösungen getestet:

● Am besten schnitt das direkte Reifendruckkontrollsystem **«TireMoni»** ab: Es funktioniert sehr zuverlässig und kostet bei Elv.ch Fr. 171.20 (Bild).

● Deutlich günstiger und ausreichend genau sind **digitale Reifendruckprüfer**. Doch sie bieten keine konstante Kontrolle an: Der Fahrer muss jeweils selber mit dem digitalen Prüfer an jedem Pneu den Druck messen. Beispiele: **Pilot JML8762** (Fr. 20.– bei

Jumbo) und **Accutire MS-46B** (Fr. 25.80 bei Conrad).

● Nicht empfehlenswert ist das **analoge Manometer von Alpin**, das von verschiedenen Firmen vertrieben wird: Bei einem

Reifendruck von 2,0 bar wurde ein Messwert von 2,4 bar angezeigt, «was aus Sicherheitsgründen inakzeptabel ist», schreibt der TCS.

Den Test findet man unter www.tcs.ch → «Test & Sicherheit» → «Testberichte» → «Autozubehör & Technik» → «Reifendruckkontrollsystem im Test».

