

Die Bahnkunden fordern mehr Kondukteure

Benutzerinnen und Benutzer sind mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich zufrieden. Doch gleichzeitig ist die Kritik am stetigen Personalabbau happig: Der Service der Bahn leide, die Information sei oft dürftig und Fahrgäste fühlen sich zunehmend unwohl.

Mit einer detaillierten Umfrage bei Kunden des öffentlichen Verkehrs bringen es Pro Bahn Schweiz und die Konsumentenzeitschrift «K-Tipp» an den Tag: Die überwiegende Mehrheit von über 4000 Benutzerinnen und Benutzern der Schweizer Bahnen, die ihre Meinung im Rahmen der Umfrage äusserten, ist im Grossen und Ganzen zufrieden. 67 Prozent bezeichnen das generelle Verkehrsangebot als «gut», 29 Prozent sind zufrieden und nur 4 Prozent beurteilen das Angebot als «schlecht». Doch dann folgen

eine Reihe Aber. In einer der umfangreichsten Kundenbefragungen zum öffentlichen Verkehr der letzten Jahre taucht ein Stichwort immer wieder auf: Personal. Die ÖV-Kunden äussern sich zwar verständnisvoll über die Situation der Bahnangestellten und loben deren Hilfsbereitschaft. Die Kritik gilt eher der Führung. In mehreren den Fragebögen beigelegten persönlichen Kommentaren lauten die Bemerkungen über die teils prekären Rahmenbedingungen ähnlich: «Das wenige SBB- und BLS-Personal gibt sich alle Mühe...».

Inhalt

Thema

Pro Bahn Schweiz fragt Kunden nach ihrer Meinung:
Bahnhof als Zentrum 3
Knapper Platz im Zug 4
Ärger über Vandalismus 5
Das sagen die SBB 5
Tolerante Jugend 6

Aktuell

Region Bern: Milliarden-teure Strassenprojekte 8
«Spartitis» im Bundeshaus 9
Die attraktivsten Schweizer Verkehrsbetriebe 11
RM setzt Komfort-Standard 12
So könnten Bahnstationen erhalten werden 14

Hintergrund

Neat-Gelder: Statt Hirzeltunnel für ICE-Hauptachsen? 18
Die andere Strategie: Nahverkehr zum Nulltarif 19

International

USA: Computerwurm legt Bahnen lahm 20
Deutschland: Diesel-ICE stillgelegt 21

Kurz notiert

Aargau: Neue Station – ZVV: Bessere Infos – Petition für den Veloverlad – Olten: Schadstoffarme Busse – Bern: Trams nach Rumänien 7, 9, 11, 17, 20

KRITIK AM STETIGEN PERSONALABBAU

Bei den Umfrageergebnissen taucht diese Kritik in den verschiedensten Bereichen auf: Eine grosse Mehrheit ist unzufrieden über den stetigen Personalabbau – sowohl an den Bahnhöfen als auch in den Zügen. Viele Fahrgäste fühlen sich auf Grund der geringen Personalpräsenz im Zug und an den Bahnhöfen unwohl. Bei Betriebsstörungen empfinden sie sich von den knapp eingesetzten Angestellten schlecht informiert.

Fast jeder zweite Umfrageteilnehmer bezeichnet die Personalpräsenz generell als «schlecht». 41 Prozent beurteilen die allgemeine Personalsituation als «befriedigend», aber nur 15 Prozent als «gut». Dass die Personalsituation direkt im Zusammen-



Foto: Pro Bahn

Kunden des öffentlichen Verkehrs demonstrieren ihr Interesse an der Bahn. An der gemeinsamen Umfrage von Pro Bahn und «K-Tipp» nahmen 4100 Personen teil.

hang mit dem persönlichen Wohlbefinden der Fahrgäste steht, zeigt auch die Aussage zum allgemeinen Sicherheitsgefühl.

Nur gut ein Drittel umschreibt das Sicherheitsempfinden als «gut». 48 Prozent ist gerade noch zufrieden, während jeder Fünfte ein schlechtes Sicherheitsgefühl hat (siehe auch Seite 5). Die allgemeine Hilfsbereitschaft

hingegen bezeichnen 51 Prozent als «gut» und 39 Prozent als «befriedigend».

Könnten die Fahrgäste wählen, ob sich am schleichenden Personalabbau etwas ändern soll oder nicht, das Verdikt wäre klar: 78 Prozent fordern mehr Zugbegleiter, nur 22 Prozent möchten das heutige System beibehalten. Diese Tendenz zeigt sich auch bei der Frage zum Service im Zug: 60 Prozent finden es gut, dass im Fernverkehr auch in den Zügen Billette verkauft werden. Das Gegenteil empfinden viele beim Regional- und S-Bahn-Verkehr. Dass diese Züge ohne ständige Begleitung verkehren, kritisieren mehr als die Hälfte. Ein knappes Drittel zeigt sich mit der Personalsituation im



Foto: Pro Bahn

Bei den Bahnbenützern sehr beliebt: Informationsträger Kondukteur.

Fortsetzung Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Regionalverkehr zufrieden, während nur 18 Prozent diese Situation als «gut» umschreiben. Immerhin: Die Hilfsbereitschaft des Personals kommt auch im Detail gut an. Fast 80 Prozent beurteilen sie im Regional- und S-Bahn-Verkehr als «gut» oder «befriedigend». Beim Fernverkehr steigt alleine der Wert «gut» auf 74 Prozent. Fühlt sich aber ein Passagier belästigt, ist die Situation vor allem im Regional- und S-Bahn-Verkehr angespannt. 37 Prozent beklagen sich, dass das – allerdings kaum anwesende – Personal bei Belästigungen nicht einschreite (im Fernverkehr sind es nur 20 Prozent).

Vom Zugpersonal erwarten die Kunden nach wie vor den Verkauf von Billetten. Genutzt wird dies allerdings we-

gute Noten und scheint akzeptiert zu sein. Die überwiegende Mehrheit findet den Nutzen der Kontrollen von Bahnpolizisten «gut» oder «befriedigend». Ähnlich liegen die Antworten punkto Hilfsbereitschaft. Wenn es um konkrete Hilfe bei Notfällen geht, fühlt sich aber nur noch ein Drittel der Kunden von der Bahnpolizei unterstützt. Im Regional- und S-Bahn-Verkehr kritisieren sogar 60 Prozent die schlechte Erreichbarkeit der Bahnpolizisten.

Die Erreichbarkeit des Personals dürfte ein grundlegendes Problem sein, wie die Umfrage zeigt. Besonders krass kommt dies beim Regional- und S-Bahn-Verkehr zum Vorschein, wo die SBB in den letz-

ten Jahren massiv Personal abgebaut haben: Fast zwei Drittel kritisieren, das Personal sei während der Fahrt «schlecht» erreichbar. Im Fernverkehr dagegen ist fast jeder zweite Kunde mit der Erreichbarkeit zufrieden.

Selbst am Bahnhof kritisieren die Bahnkunden des Regionalverkehrs die Erreichbarkeit des Personals («schlecht»: 30 Prozent, «befriedigend»: 41 Prozent, «gut»: 28 Prozent). Der Zusammenhang zwischen der Forderung der Kunden nach mehr Zugbegleitern und der Problematik um den grassierenden Vandalismus im Regional- und S-Bahn-Verkehr ist offensichtlich: 77 Prozent ärgern sich über verspraye-

Züge und aufgeschlitzte Sitze und bezeichnen die heutige Situation im Bereich Vandalismus als «schlecht».

Für Peter Schwarzenbach, der sich bei Pro Bahn Schweiz auch mit der Frage der Zugbegleitung beschäftigt, ist das Fazit aus der Befragung klar: «Alle Regional- und S-Bahn-Züge sollten wieder mit kundendienstlich geschultem Zugpersonal begleitet werden – und zwar während des ganzen Tages.» Die Zugbegleiter müssten Fahrausweise kontrollieren, für Ordnung sorgen, Anschlussbillette verkaufen und die Fahrgäste betreuen. «Die SBB tun gut daran, zu hören, was die Kunden sagen», sagt er.

Otto Hostettler

4100 eindruckliche Meinungen zur Bahn

«Wie beurteilen Sie die Dienstleistungen der Bahnen?», fragte Pro Bahn Schweiz. Die Antworten der Kunden des öffentlichen Verkehrs kamen prompt – und vor allem zahlreich: Auf die Umfrage in Zusammenarbeit mit der Konsumentenzeitung «K-Tipp» antworteten 4090 Personen (55 Prozent Männer, 45 Prozent Frauen). Die Befragung gilt zwar nicht als repräsentativ im wissenschaftlichen Sinn, doch widerspiegelt sie eindrücklich die Meinung der Bahnkunden. Beantwortet wurden gesamthaft 102 Fragen zu den Bereichen Dienstleistungen, Reisekomfort, Sicherheit und Personal. Die Fragen basierten auf einem Fragebogen, den Pro Bahn Schweiz 2001 lancierte. An der Umfrage nahmen damals rund 200 Personen teil, fast ausschliesslich Mitglieder von Pro Bahn. Ein Vergleich mit der 2001 durch-

geführten Umfrage ist auf Grund der unterschiedlich grossen Beteiligung schwer möglich und nur bedingt aussagekräftig. Den Vergleich findet man unter www.probahn.ch. Bei der aktuellen Umfrage sind 78 Prozent der antwortenden Personen zwischen 20 und 65 Jahre alt, 4 Prozent sind unter 20-jährig, 18 Prozent sind über 65 Jahre alt. 84 Prozent der Befragten gaben an, die Bahn «regelmässig» für den Arbeitsweg zu benutzen, 60 Prozent fahren in ihrer Freizeit «regelmässig» Bahn.

Die Auswertung der Umfrage erfolgte durch Pro Bahn Schweiz und die Zeitschrift «K-Tipp». Alleine von Pro Bahn waren unter der Leitung von **Christof Pfeiffer** zehn Personen während mehreren Wochen mit der Erfassung der statistischen Angaben beschäftigt. Fast jeder zweiten Einsendung waren

zudem teils umfangreiche persönliche Kommentare und Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr beigefügt. Diese Kommentare, die das Interesse der Kunden an «ihrer» Bahn dokumentieren, wurden ebenfalls klassiert und ausgewertet. Eine Veröffentlichung wird zu einem späteren Zeitpunkt folgen.

Die Resultate und die oft unmissverständlichen Kundenwünsche stossen auch bei den Bahnunternehmungen auf Interesse. Die SBB haben inzwischen Pro Bahn Schweiz regelmässige Gespräche in Aussicht gestellt, um über die Anliegen der Kunden zu diskutieren und Erfahrungen auszutauschen.

Zusätzliche «InfoForum» können bestellt werden bei: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich. Die detaillierte Auswertung sowie den Vergleich zur Umfrage 2001 finden Sie auf: www.probahn.ch (unter News/Archiv).



Foto: Pro Bahn

Hilfe für Passagiere: Die Erreichbarkeit des Personals wird zum Problem.

nig. 60 Prozent bezeichnen es als «gut», dass im Fernverkehr Fahrausweise verkauft werden. Bei der Frage, wo die Fahrgäste ihr Ticket kaufen, sagten aber nur gerade drei Prozent «im Zug».

BAHNPOLIZEI SCHLECHT ERREICHBAR

Die Bahnpolizei erhält von den Fahrgästen grundsätzlich

Bahnhof: Wichtiges Zentrum für Reisende

Wer Zug fährt, kommt am Bahnhof nicht vorbei. Weil der persönliche Kontakt das A und O ist, orientieren sich viele Reisende am Schalter – trotz viel gepriesenem Billettautomaten, dem teuren Rail-Service und dem Internet.

Die Antworten aus der Pro-Bahn-Umfrage könnten klarer nicht sein: Jeder zweite Bahnreisende will sein Billett direkt am Bahnschalter lösen. Bei der Frage, wo der Befragte «am liebsten» Fahrausweise kaufe, Reservationen vornehme oder Auskünfte einhole, ist der Bahnschalter nach wie vor die wichtigste Anlaufstelle (Mehrfachantworten möglich): Der Bahnschalter ist mit 3377 Antworten am beliebtesten. An zweiter Stelle liegen der Automat (1034 Antworten) sowie der Internetservice (1172). Zu diesem Wert beigetragen haben dürfte vor



Am liebsten kaufen Reisende ihr Billett am Schalter.

allem die beliebte Internet-Fahrplanauskunft. Denn bis heute ist der Online-Billetverkauf bedeutungslos und nicht mehr als ein PR-Instrument.

RAIL-SERVICE: «ABZOCKEN»

Immerhin 736 Personen gaben an, sich am liebsten über das klassische Kursbuch zu informieren. Nur gerade 222 Personen wenden sich an ein Reisebüro und lediglich 143 Personen lösen ein Billett am liebsten auf einer Poststelle. Wenig beliebt ist der Telefondienst der SBB: Nur gerade 103 Antwortende nannten den Rail-Service als ihre bevorzugte Anlaufstelle für Billette und Auskünfte. In persönlichen Kommentaren tauchte der Rail-Service gleich mehrmals auf. Verärgert sind die Bahnkunden vor allem wegen der Telefentarife von Fr. 1.19 pro Minute. Jemand schrieb: «Abzockerei», ein anderer Kunde sagte es etwas höflicher: «Diese Nummer sollte zum normalen Tarif angeboten werden.»

Bei der Erreichbarkeit des Bahnpersonals am Bahnhof zeigen sich die befragten Kunden vor allem beim Fernverkehr zufrieden. Das Personal des Regional- und S-Bahnverkehrs hingegen ist für vie-

le Fahrgäste weniger gut erreichbar. Fast jeder dritte Bahnkunde bezeichnet die Erreichbarkeit als «schlecht», 41 Prozent sagen «befriedigend».

Klar sind die Vorstellungen der Kunden, wann Verkaufsstellen am Bahnhof zur Verfügung stehen sollten. 45 Prozent fordern, dass sie während der Betriebszeit der Bahn geöffnet sein sollten. 44 Prozent wünschen, dass sie auch am Wochenende geöffnet sind.

Beim Thema Warteräume erwarten über die Hälfte, dass diese «durchgehend offen» sein sollten. Je ein Viertel der Befragten sagte, die Situation sei wie heute zu belassen bzw. Unterstände müssten «immer offen» sein. Bei den Toiletten: Fast die Hälfte der Kunden ist bereit, für eine beaufsichtigte Toilette etwas zu bezahlen.

Der Bahnhof spielt für viele auch hinsichtlich Information eine wichtige Rolle: Rund zwei Drittel bezeichnen die Information auf den Bahnhöfen als «gut». Nur gerade 3 Prozent (Regional-, S-Bahn-Verkehr) beziehungsweise 6 Prozent (Fernverkehr) sprechen von schlechter Information. Bei Störungen hingegen ist die Information nicht nur im Zug mangelhaft, sondern sorgt auch in Bahnhöfen für Kritik: Für 28 Prozent ist die Information im Regional- und S-Bahn-Verkehr «schlecht». Die Anzeigetafeln der Zugabfahrt hingegen stossen auf breite Sympathie. Über zwei Drittel loben diese mit einem «gut». Honoriert wird auch die Möglichkeit, am Bahnhof Gepäck aufgeben zu können.

Otto Hostettler



Foto: zug

Editorial

Die Bevölkerung der Schweiz steht zum öffentlichen Verkehr. Dies zeigt die von Pro Bahn zusammen mit dem «K-Tipp» durchgeführte Befragung der Bahnbenutzerinnen und -benutzer. Es ist mir ein Bedürfnis, den über 4000 Einsenderinnen und Einsendern ganz herzlich zu danken. Es ist sicher nicht selbstverständlich, sich die Zeit zu nehmen, um über 60 Fragen zu beantworten. Aber ich verspreche Ihnen, dass Pro Bahn Schweiz Ihre Anliegen vertreten wird.

Wir haben die vielen positiven Reaktionen mit grosser Befriedigung zur Kenntnis genommen. Als Kundenorganisation haben wir aber auch die kritischen Punkte bemerkt. Sie entsprechen grösstenteils den Beobachtungen von Pro Bahn. Ihre Sorgen und Ärger bestärken uns bei unserer Arbeit. Wir sehen uns motiviert darin, Ihrer Kritik bei den Besprechungen mit den Verkehrsunternehmen Gehör zu verschaffen. Die zahlreichen, teils sehr ausführlichen Briefe mit Anregungen und Ideen werden wir von Pro Bahn in unseren Arbeitsgruppen, den Ressorts und Sektionen von Pro Bahn weiterbearbeiten.

Edwin Dutler, Präsident



Foto: Pro Bahn

Wer geht wie zum Bahnhof?

Rund 55 Prozent der ÖV-Kunden erreichen ihren Zug entweder zu Fuss oder per Velo. 38 Prozent gaben an, von zu Hause zu Fuss zur nächsten Bahnstation zu gelangen. 35 Prozent geben an, den Bus oder das Tram zu benutzen und 17 Prozent nehmen das Fahrrad. Lediglich 9 Prozent der ÖV-Benutzer benötigen ein eigenes Fahrzeug. Noch ausgeprägter zeigt sich die Situation bei den Jugendlichen: 65 Prozent gehen zu Fuss oder nehmen das Fahrrad. ohs

Schlechtes Klima, knapper Platz

Mit dem allgemeinen Verkehrsangebot der Bahnen sind befragten Kunden mehrheitlich zufrieden. Kritische Stimmen gibt es beim Reisekomfort und bei den Platzverhältnissen.

Im Zug reisen vorab die Raucher zufrieden. Nur gerade 8 Prozent bezeichnen in der Umfrage von Pro Bahn Schweiz und «K-Tipp» die Platzverhältnisse in den 2.-Klass-Raucherabteilen des Fernverkehrs als «schlecht». 71 Prozent bezeichnen die Platzverhältnisse als «gut». Im Regionalverkehr steigt der Anteil der unzufriedenen Raucher bereits auf 16 Prozent. Ähnlich sind die Urteile über die Platzverhältnisse in den Raucherabteilen der 1. Klasse.

Prozent beurteilen das Rollmaterial der Bahnen in der Schweiz als «schlecht». Die restlichen 92 Prozent schätzen die Züge als «befriedigend» oder «gut» ein. Richtiggehend beschwert haben sich Kunden aber über die Klimatisierung der Regional- und S-Bahn-Züge: Fast jeder zweite Befragte findet das Klima in den Zügen «schlecht». Zuspruch äussern nur gerade 15 Prozent. Im Fernverkehr dagegen ist die überwiegende Mehrheit der Reisenden mit der Klimatisierung zufrieden.

REISEGEPÄCK UND PASSAGIERGUT

Durchmischtes ist das Urteil über die konkreten Leistungen der Bahnen im Bereich des Reisegepäcks. Die generelle Situation des Gepäcks erachten 20 Prozent als «schlecht», die Hälfte der Befragten ist zufrieden und fast ein Drittel ist der Meinung, die Situation sei «gut». Allerdings kritisiert ein Viertel aller Umfrageteilnehmer den Service bei der Gepäckaufgabe am Bahnhof (Regionalverkehr).

Interessanterweise gibt eine klare Mehrheit der Befragten an, die Beförderung von Reisegepäck dürfe mehr als nur das Minimum kosten: In einer Skala von 10 Franken bis 40 Franken kreuzten 57 Prozent 20 Franken an.

ZU WENIG PLATZ

Kritik bringen die Bahnkunden bei den Platzverhältnissen im Zug für Reisegepäck an: Sowohl im Regionalverkehr als auch im Fernverkehr

finden 38 Prozent beziehungsweise 30 Prozent die Abstellmöglichkeiten im Zug «schlecht».

Mit dem Fahrplanangebot zeigt sich eine überwiegende Mehrheit zufrieden oder sehr zufrieden. Das Angebot an den Wochentagen wird von rund 80 Prozent als «gut» eingestuft, im Fernverkehr beträgt die Zustimmung sogar 84 Prozent. Nur 2 bis 3 Prozent bezeichnen das Fahrplanangebot von Regionalverkehr, S-Bahn oder Fernverkehr als «schlecht». Kritisiert wird einzig das Angebot am Abend oder am Wochenende: Das S-Bahn-Angebot am Abend erreicht den schlechtesten Wert.

Zwiespältig fallen die Resultate über die Dienstleistung beim Velotransport aus. Nur gerade 23 Prozent bezeichnen das Angebot als «gut». 48 Prozent sind immerhin noch «befriedigt», 29 Prozent der Befragten hingegen finden den Velotransport der Bahn «schlecht».

SPEISEWAGEN BELIEBT

Im Fernverkehr benützen zur Verpflegung die meisten befragten Kunden am liebsten den Speisewagen. 45 Prozent ist der Speisewagen ein «gut» wert, 15 Prozent sind unzufrieden. Die Minibar erreicht fast so gute Werte. Weniger Zuspruch erhält das Bistro. Die Zahl der ablehnenden Stimmen (22 Prozent) erreicht beinahe jene derer, die das Angebot als «gut» betrachten (29 Prozent). Immerhin äussert sich die Hälfte der Befragten gerade noch mit «befriedigend» zu den Bistros.

Otto Hostettler

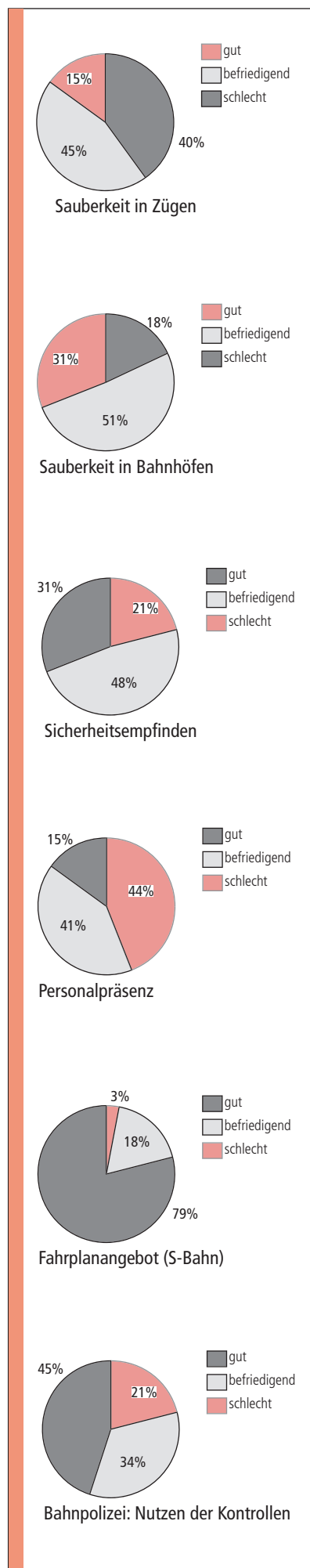


Foto: Pro Bahn

Enge Platzverhältnisse machen Reisenden mit Gepäck zu schaffen.

Unzufriedener sind die nichtrauchenden Bahnreisenden: Rund ein Drittel bezeichnen die Platzverhältnisse in den 2.-Klasse-Nichtraucherabteilen als «schlecht». Knapp 40 Prozent sind lediglich «befriedigt», und nur ein Drittel taxiert die Platzverhältnisse als «gut». Etwas besser liegen die Werte in der 1. Klasse der Nichtraucherabteile. 14 Prozent sprechen von «schlechten» Platzverhältnissen, während immerhin 55 Prozent die Platzverhältnisse loben.

Wenig Kritik gibt es am Rollmaterial: Nur gerade 8



Vandalismus: Das grösste Ärgernis

Eines der grössten Ärgernisse im öffentlichen Verkehr ist der Vandalismus. Der allergrösste Teil der Fahrgäste kritisiert die Schmierereien und Beschädigungen der Züge – vor allem im Regional- und S-Bahn-Verkehr.



Foto: Pro Bahn

Jeder zweite Kunde stösst sich an der Sauberkeit im Zug.

Fast 80 Prozent beurteilen die heutige Situation im schweizerischen Regional- und S-Bahn-Verkehr punkto Vandalismus als «schlecht». Dies geht aus der Auswertung der Umfrage hervor, die Pro Bahn Schweiz zusammen mit der Konsumentenzeitschrift «K-Tipp» durchgeführt hat. Nur gerade 4 Prozent meinen, die Situation sei «gut». Im Fern-

ebenfalls als wichtiges Problem sehen Kunden die Belästigungen. Im Regional- und S-Bahn-Verkehr bezeichnen lediglich 14 Prozent die Situation in diesem Bereich als «gut». 43 Prozent beurteilen die Situation als «schlecht». Etwas besser ist die Meinung der Bahnkunden im Fernverkehr: 31 Prozent bewerten die Problematik der Belästigungen als «gut», während 21 Prozent «schlecht» ankreuzten.

ÄRGERNIS VERSCHMUTZTE TOILETTEN

Schlechte Noten verteilen die Bahnkunden aber auch im Bereich Sauberkeit. Ein Ärgernis sind vielen die verschmutzten Toiletten in den Zügen: Nur fast jeder zehnte Reisende beurteilt in der Umfrage die Sauberkeit in den Toiletten der S-Bahn als «gut». Die Meinung von 55 Prozent lautet: «schlecht». Im Fernverkehr ist die Situation nicht ganz so drastisch. Bei der Sauberkeit in den Zügen zeigt sich ein ähnliches Bild: In den S-Bahn-Zügen stossen sich nicht weniger als 47 Prozent an der ungenügenden Sauberkeit, weitere 40 Prozent sind gerade noch zufrieden.

DIE FOLGEN DES PERSONALABBAUS

Für Peter Schwarzenbach, der sich bei Pro Bahn Schweiz seit Jahren mit der Problematik Sicherheit und Vandalismus beschäftigt, sind diese Zustände eine direkte Folge der in den letzten Jahren vor allem im Regionalverkehr abgebauten Zugbegleiter. Schwarzenbach

ist überzeugt, dass es mit dem Vandalismus und den verschmutzten Zügen weitergeht, sollten die SBB nicht auf diese Situation reagieren: «Ohne zusätzliches Personal steigen die Schäden in Zukunft noch mehr und die Bahn könnte dadurch unattraktiv werden.» Für ihn sind auch die Prioritäten klar: In erster Linie müssten die Züge durch Kondukteure begleitet werden. Im Hintergrund könnten dann auch Bahnpolizisten eingesetzt werden (siehe auch Seite 1), meint Peter Schwarzenbach.

ÄRGERNIS PERSONAL

Die Zahlen der Umfrage sprechen auch hier eine deutliche Sprache: Nur 22 Prozent möchten das System der kondukteurlosen Regionalzüge beibehalten, überwiegende 78 Prozent fordern hingegen Züge mit Zugpersonal. Eine klare Mehrheit (64 Prozent) will eine uniformierte Bahnpolizei in den Zügen haben. Immerhin 36 Prozent sprechen sich für zivile Bahnpolizisten aus.

Zudem geht aus den eingesandten Kommentaren hervor, dass etliche Kunden zivile Bahnpolizisten für effizienter halten. In der Umfrage sagen 70 Prozent beim Thema Videoüberwachung: «finde ich gut». In den Kommentaren hingegen wird bei diesem Thema oft relativiert. Videoüberwachung wird zwar von vielen Kunden akzeptiert, doch Zugpersonal, oder mindestens eine Sprechverbindung zum Lokführer, ist unbestritten ein Bedürfnis. ohs

Das sagen die SBB

Zur Umfrage von Pro Bahn Schweiz und «K-Tipp» folgende Stellungnahme der SBB im Wortlaut:

«WIR KÖNNEN UND WOLLEN NOCH BESSER WERDEN

Ich bin froh über die Umfrage von Pro Bahn. Einerseits sind die Resultate insgesamt für die SBB überaus erfreulich: Zwei Drittel aller Antwortenden beurteilen das Verkehrsangebot der Bahnen als gut und weitere 29 Prozent als zumindest befriedigend. Lediglich 4 Prozent sind nicht zufrieden. Dasselbe Bild bei der Pünktlichkeit: Zwei Drittel halten die Bahnen für «sehr pünktlich» und weitere 30 Prozent für «genügend pünktlich». Nicht zufrieden mit der Pünktlichkeit sind bloss 5 Prozent. Das sind gute Resultate. Andererseits bin ich auch froh über die Umfrage, weil die Antworten auf Themen und Fragestellungen hinweisen, die uns aus unserer kontinuierlichen repräsentativen Befragung unserer Kundinnen und Kunden – jeden Monat werden in unserem Auftrag über 2000 Personen zur Zufriedenheit mit den SBB befragt – bekannt sind. Dank diesen Resultaten sind die SBB in der Lage, ihre Angebote noch besser auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden auszurichten. Klar ist: Wir können und wollen noch besser werden.»

Danni Härry, Pressechef SBB



Foto: Pro Bahn

Verschmutzte Toiletten in den Zügen sorgen für Ärger.

verkehr (IC, EC, Regio-Express) sind die Meinungen etwas besser. Doch auch da sagen 40 Prozent, die Situation sei «schlecht».

Jugendliche geben sich toleranter

Jugendliche fühlen sich in den Zügen deutlich sicherer als Erwachsene. Die Umfrage von Pro Bahn zeigt auch, dass sich die unter 20-Jährigen weniger am Vandalismus oder am Personalabbau stören. Deutlich besser beurteilen sie die Information der Bahnen.

Die Kritik der überwiegenden Mehrheit der über 4000 Umfrageteilnehmer ist klar: Lob gibt es beim Verkehrsangebot, Tadel im Bereich Sicherheit, Sauberkeit und Personalpräsenz. Bei den Antworten der unter 20-Jährigen (4 Prozent der antwortenden Personen sind unter 20) sehen die Prioritäten etwas anders aus: Das Verkehrsangebot schneidet ebenfalls gut ab, wenn auch nicht ganz so gut wie bei den übrigen Umfrageteilnehmern. 61 Prozent bezeichnen es als «gut» (Gesamtergebnis: 67 Prozent).

Toleranter sind die Jugendlichen, was die Sauberkeit anbelangt. Gesamthaft kritisierten 40 Prozent die Sauberkeit in den Zügen, bei den Jugendlichen sind es lediglich 28 Prozent. Praktisch das gleiche Bild zeigt sich im Bereich der Sauberkeit in den Toiletten. Und eine ähnliche

Aussage lässt sich auch aus der Sparte Sicherheitsempfinden herauslesen: Nur 31 Prozent der Befragten aller Alterskategorien fühlen sich sicher, bei den Jugendlichen sind es dagegen 41 Prozent. Bei der Beurteilung des Zugspersonals (Hilfsbereitschaft, Einschreiten bei Belästigungen) antworteten die Jugendlichen nur wenig anders als die über 20-Jährigen.

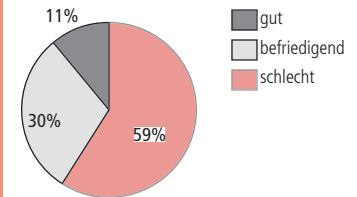
Punkto Vandalismus und Belästigungen denken die Jugendlichen wesentlich anders als die übrigen Umfrageteilnehmerinnen und -teilnehmer. Zwar ärgert sich jeder zweite Jugendliche über Vandalismus im Regionalverkehr (52 Prozent), bei den Erwachsenen sind es dagegen fast 80 Prozent.

Hinsichtlich Belästigungen zeigen sich ähnliche Unterschiede: Nur knapp ein Drittel der Jugendlichen findet die

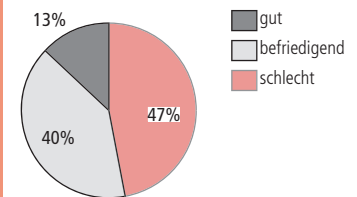
Situation «schlecht». Bei den Erwachsenen sagt dies fast die Hälfte.

Die Personalsituation und die in der Umfrage kritisierte mangelnde Präsenz des Bahnpersonals sehen die Jugendlichen nicht so dramatisch: Nur 32 Prozent bezeichnen sie als «schlecht» (gesamthaft 44 Prozent).

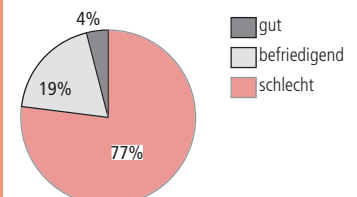
Ein gegenteiliges Bild zeigt sich dafür im Bereich der Fahrgastinformation: Gesamthaft finden lediglich 36 Prozent der Kunden die Information «gut», bei den Jugendlichen hingegen sind es mehr als die Hälfte (52 Prozent). Kritik gibt es von den Jugendlichen im Bereich Fahrplanangebot: bei der S-Bahn am Wochenende. Fast doppelt so viele Jugendliche als Erwachsene bezeichnen das Angebot am Samstag, Sonntag und an Feiertagen als «schlecht». ohs



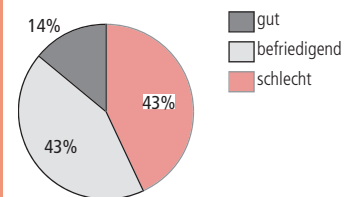
Bahnpolizei: Erreichbar im Notfall



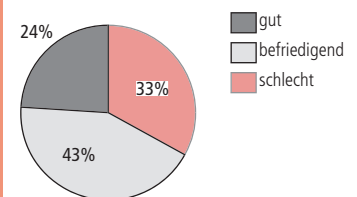
Sauberkeit in S-Bahn



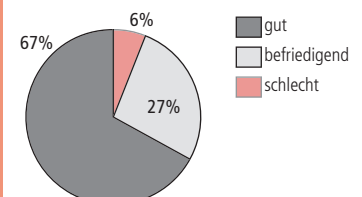
Beurteilung Vandalismus (S-Bahn)



Beurteilung Belästigungen (S-Bahn)



Information bei Störungen (S-Bahn)



Information im Bahnhof (S-Bahn)

Wettbewerb – die Gewinnerinnen und Gewinner

Fast alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Pro-Bahn-Umfrage zu den Dienstleistungen der Bahnen in der Schweiz haben auch am Wettbewerb teilgenommen. Hier die ausgelosten Gewinner:

- | | | |
|-----------|----------------------------------|--|
| 1. Preis | Frau Cristina Boschi, Manno | «Der Kluge reist im Zuge», AS-Verlag Zürich (Wert: Fr. 98.–) |
| 2. Preis | Markus Diener, Gossau | Reka-Checks im Wert von Fr. 90.– |
| 3. Preis | Philipp u. Karin Gafner, Uttigen | «SBB – eine nostalgische Reise», AS-Verlag Zürich (Wert: Fr. 88.–) |
| 4. Preis | Matthias Grimm, Schafis | Reka-Checks im Wert von Fr. 80.– |
| 5. Preis | Beat Kaderli, Basel | Reka-Checks im Wert von Fr. 70.– |
| 6. Preis | Renate Keller, Schwarzenburg | Reka-Checks im Wert von Fr. 60.– |
| 7. Preis | Lilo Kernbach, Wollerau | «TEE – Ikone der Luxuszüge», AS-Verlag Zürich (Wert: Fr. 54.–) |
| 8. Preis | Eveline Nussbaumer, Villmergen | Gratisabo «InfoForum», Pro Bahn Schweiz (Wert: Fr. 45.–) |
| 9. Preis | Rose-Marie Rössler, Wettingen | Gratisabo «InfoForum», Pro Bahn Schweiz (Wert: Fr. 45.–) |
| 10. Preis | Angela Zwisler, Würenlos | Gratisabo «InfoForum», Pro Bahn Schweiz (Wert: Fr. 45.–) |

S-Bahn war (zu) oft «Störungs-Bahn»

Die Zürcher S-Bahn musste im Jahr 2003 eine ganze Reihe von Betriebsstörungen verkraften. Eine Analyse zeigt: Während die Passagierzahlen in den letzten Jahren massiv zunahmen, sanken die Betriebsbeiträge des Kantons Zürich und vor allem der Personalbestand.



Die Pannenserie als Folge des Personalabbaus? Einfahrt einer S-Bahn im Zürcher Hauptbahnhof.

Die Unzulänglichkeiten und Störungen auf dem Bahnnetz der Schweiz häuften sich im Herbst 2003 bedenklich – insbesondere bei der S-Bahn Zürich. Die Serie von Pannen hat vielerorts Verärgerung und Unmut ausgelöst. Aber die Betrachtung einiger wichtiger Kennzahlen der S-Bahn Zürich spricht für sich. Seit der Einführung der S-Bahn Zürich vor 13 Jahren zeigen sie nämlich folgendes Bild:

Passagierzahlen	+ 78 %
Betriebsbeiträge	– 20 %
Personalbestand SBB	– 25 %

Jeder Sekundarschüler sieht auf einen Blick, dass dieser Dreisatz nie aufgehen kann. Aber unsere Politiker sind nach wie vor der Meinung, weitere Sparprogramme im öffentlichen Verkehr könnten problemlos durchgezogen werden. Und die neuesten Attacken gegen den

öffentlichen Verkehr spüren Benutzerinnen und Benutzer leider täglich. Zu wenige Sitzplätze wegen fehlendem Rollmaterial und unzureichende Verbindungen wegen verschobenen Infrastrukturvorhaben sind die Folge von falsch gesetzten Prioritäten in der Verkehrsplanung. Und noch etwas stimmt sehr nachdenklich: 56 Prozent aller Störungen sind auf Defekte bei den Lokomotiven zurückzuführen, welche noch nicht einmal 15 Jahre alt sind. Für die Zukunft heisst dies leider: Mehr Reservefahrzeuge, da die Qualität auch bei zukünftigen Anschaffungen sicher nicht besser sein wird. Leider haben die SBB den anderen Weg gewählt, anstatt der dringend notwendigen 39 S-Bahn-Kompositionen wurden nur deren 35 bestellt.

Eine weitere Problematik besteht bei der Infrastruktur. Aus Spargründen wurden in

den letzten Jahren alle nicht unmittelbar benötigten Weichen und Ausweichgleise entfernt, die Infrastruktur wurde auf den Normalbetrieb ausgelegt. Fazit: Bei Störungen fehlen dann natürlich diese Ausweichstellen und die fehlenden Weichen, deshalb müssen die Züge immer grossräumig umgeleitet werden oder fallen gar aus!

SPARAPOSTEL WOLLEN RESERVEN STREICHEN

Das Unterhalten und Betreiben der betrieblichen Reserve beim Rollmaterial und der Infrastruktur ist bei allen Bahngesellschaften der unproduktivste und teuerste Aufwandsposten. Deshalb schlagen ja die Sparapostel in Politik und Wirtschaft als Sofortmassnahme immer eine Reduktion der Reserve vor, dies ergibt meistens einen kurzfristigen finanziellen Erfolg, auf die Dauer sind solche Entscheide jedoch teuer.

Wer das nächste Mal wegen einer Betriebsstörung warten muss, kann getrost an die fehlenden Finanzen und an das abgebaute Personal denken. Reisende tun aber gleichzeitig gut daran, wenn sie sich an die unsinnigen Steuersenkungsprogramme erinnern – und vor allem daran, wer sie aufgelegt und bewilligt hat. Wenn die Störung vorbei ist und die Bahnbenutzer wieder in den Zug steigen, haben sie doch immerhin die Gewissheit, dass ihnen die Abbauer des öffentlichen Verkehrs den Sitzplatz nicht streitig machen – diese bevorzugen andere Verkehrsmittel.

Edwin Dutler



Foto: zlg

Neue Station im Aargau

Der Kanton Aargau rüstet sich für einen wichtigen Ausbauschritt mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004. Ende 2003 sind die Arbeiten für eine neue Haltestelle in Mellingen Heitersberg in Angriff genommen worden. Das 11 Millionen Franken teure Projekt umfasst zwei teilweise überdeckte Perrons, Unterführung, Bus-terminals, Park&Rail-Anlage mit 180 teils gedeckten Parkplätzen sowie ein Veloparking und eine entsprechende Strassenerschliessung. Mit der neuen Haltestelle wird ein bisher schlecht erschlossenes Gebiet an die S3 Wetzikon–Zürich–Limmattal–Lenzburg–Aargau erschlossen. Aus dem Einzugsgebiet mit rund 22 000 Einwohnern können Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs ihre Bahnstation dereinst innerhalb von zehn Minuten (Bus) erreichen. Die Reisezeiten aus dem Rohrdorferberg, dem Reusstal und dem Bünztal ins Limmattal und nach Zürich verkürzen sich um 15 bis 25 Minuten. Das bestehende Busnetz im Raum Heitersberg wird an die neuen Bedürfnisse angepasst und erheblich ausgebaut. Dazu entsteht an der neuen Station ein Bus-terminal mit fünf Standplätzen. ohs

Milliardenteure Pläne mit wenig neuen Ideen

In der Stadt und Region Bern sollen für fast fünf Milliarden Franken Strassen und Schienen in den nächsten 15 bis 30 Jahren ausgebaut werden. Doch die Mobilitätsstrategie verpasst es, mit mutigen Projekten und raschem Zeitplan den öffentlichen Verkehr zu fördern, und holt stattdessen «Ladenhüter»-Strassenprojekte der 70er-Jahre aus der Schublade.

2001 erteilte der Regierungsrat des Kantons Bern den Ämtern für Gemeinden und Raumordnung, für öffentlichen Verkehr sowie für Tiefbau den Auftrag, eine Mobilitätsstrategie für die Region Bern auszuarbeiten. Dies erfolgte in fünf Teilprojekten. Mitgearbeitet haben ebenfalls die Regionale Verkehrskonferenz 4 (Bern-Mittelland), der Verein Region Bern und die Stadt Bern. Die Zielsetzung der Strategie wurde so formuliert:

«Die *«Mobilitätsstrategie Region Bern»* soll dem Kanton Bern und den Gemeinden der Region Bern strategische Entscheidungsgrundlagen für eine aus Sicht von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt verträgliche und koordinierte Verkehrspolitik in der Region Bern zur Verfügung stellen, welche es ermöglichen, unter Berücksichtigung der knappen Finanzen grundsätzliche Weichenstellungen für die Weiterentwicklung von Strassen und Schienenverkehr vorzunehmen. (...)»

In einer fast 100-seitigen Broschüre wurde diese Strategie der Öffentlichkeit vorgestellt und das Mitwirkungsverfahren initiiert. Die Kostenschätzungen bereiteten den Autoren einige Schwierigkeiten. Eine Unbekannte ist der Bundesanteil, denn die entsprechenden Rechtsgrundlagen werden alle überarbeitet, sodass die künftige Kostenaufteilung nur schwer abzuschätzen ist. Die Gesamtinvestitionen werden für den öffentlichen Verkehr auf 2,2 Mrd. Fr. geschätzt. Für den Strassenverkehr (ohne Südtangente von Bern, aber mit

Zubringer A12–Liebefeld) sind es weitere 2,6 Mrd. Franken. Beim Fuss- und Veloverkehr sowie bei der kombinierten Mobilität werden die Kosten auf gut 250 Mio. Fr. beziffert. Diese Investitionen verteilen sich auf einen Zeitraum von 15 bis 30 Jahren.

FALSCHER ANSATZ

Zu dieser Mobilitätsstrategie hat sich auch die Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn Schweiz (Pro BEM) geäußert. Als positiv würdigte Pro BEM die Zielsetzung einer gesamtgesellschaftlichen, interdisziplinären Betrachtungsweise, die vollständige Auslegung und Dokumentation von Handlungsbedarf und den möglichen Massnahmen, die Denkweise in langen Zeiträumen sowie den Miteinbezug von ambitionierten, langfristigen, teilweise sogar visionären Vorschlägen. Aber: Die vorgeschlagene Verkehrsstrategie weicht in vielen und wesentlichen Teilen von unseren Vorstellungen der bernischen Verkehrszukunft ab.

Weltweit immer wieder leidvoll gemachte Erfahrungen belegen, dass eine gleichzeitige Verbesserung der Infrastruktur sowohl beim öffentlichen als auch beim Individualverkehr wenig Nutzen und zu viele Nebenwirkungen bringt. Dazu gehören die gegenseitige Konkurrenzierung der Verkehrsträger, weitere Anheizung der Mobilität, Verringerung des ÖV-Anteils, mehr statt weniger Staus, Zersiedelung der Landschaft, Umweltbeeinträchtigung und letztendlich eine verschlechterte statt verbesserte Lebens-



Foto: SBB

Mobilitätsstrategie oder Gedankenspiele? Bern setzt auf Strassenprojekte statt auf den Ausbau des Bahnhofs und der Zufahrtsstrecken (Bild: S-Bahn auf der Lorrainebrücke).

qualität. Die Region Bern wäre die erste der Welt, in welcher die vorgeschlagene Strategie den erhofften Erfolg brächte. Die Massnahmen im Strassennetz, meist «Ladenhüter» aus den 70er- und 80er-Jahren, wie die Süd-Tangente Rubigen–Belp–Bümpliz, Gurtentunnel, neue Osttangente Grauholz–Muri lehnen wir ab. Die zur Gewohnheit gewordenen Staumeldungen im Individualverkehr sollten nicht zum Ausbau von Strassen verleiten.

DIE FORDERUNGEN

Pro BEM ist der Auffassung, dass von der «Pflasterlipolitik», wie sie bisher beim Ausbau der S-Bahn Bern betrieben wurde, Abstand zu nehmen und endlich auf grosszügige ÖV-Ausbauten zu setzen ist. Die Ausbaustufe «Midi» für den öffentlichen Verkehr betrachten wir als absolutes Minimum, die durch folgende

Ausbauschritte bezüglich Infrastruktur und/oder Angebot zu ergänzen ist:

NEUER BAHNHOF

Bau des zusätzlichen Bahnhofs Bern (Normalspur): Dieser Ausbau, hinter dem heutigen oder unter dem RBS-Bahnhof, ist auf einen früheren Zeitpunkt (2010 bis 2015) zu realisieren und hat in allererster Linie dem S-Bahn-Verkehr zu dienen. Diesen Ausbau, mit Verbesserungen auf den Zufahrtslinien mittels Überwerfungen, betrachten wir als absolut prioritär.

AUSBAU RBS

Regionalverkehr Bern-Solothurn: Eine Verlängerung bis Köniz, mit Schlaufe über das Spitalzentrum «Insel» und an Stelle einer S-Bahn-Haltestelle «Bern-Insel», ist aus unserer Sicht sinnvoll. Hingegen

Fortsetzung Seite 9

Fortsetzung von Seite 8

haben wir gewisse Zweifel am Sinn einer «Umnagelung» der heutigen S2-Linie bis Schwarzenburg. Geprüft werden sollten unter anderem auch die Schaffung von Doppelspurabschnitten, eine Verdichtung der Zugfrequenzen in den Hauptverkehrszeiten (bis Niederscherli), Kombination mit Dreischienengleis und Mehrsystemfahrzeugen.

Aaretal: Der vorgeschlagene 15-Minuten-Takt im Aaretal ist statt bis nach Münsingen bis nach Thun durchzuziehen – in Hauptverkehrszeiten sogar bis Spiez. Damit könnten auch Pendlerbedürfnisse in der Region Thun abgedeckt werden.

Gürbetal (S3-Linie/Südast): Hier schlagen wir einen weitgehenden Ausbau auf Doppelspur vor: Die Verdichtung auf den 15-Minuten-Takt ist bis Kaufdorf oder Burgstein/Station weiterzuziehen. Zudem könnten RX-Züge des Jurasüdfusses (Neuenburg, Biel, Olten) über Bern mit Destination Oberland/Wallis zur Entlastung des Abschnittes Bern/HB–Wyler übers Gürbetal mit Halt in Belp geführt werden. Mit einem durchgehenden Ausbau auf Doppelspur und mit Kurvenstreckungen liessen sich sogar Schnell- und IC-Züge durchs Gürbetal führen und die angedachte, teure Fernverkehrsschleife würde eingespart. Zudem sollte die Tramlinie 9 baldmöglichst bis Kehrsatz verlängert werden.

S3-Linie/Nordast: Auch hier ist die Verdichtung zum 15-Minuten-Takt statt bis Münchenbuchsee bis nach Lyss weiterzuziehen (bessere Abdeckung der Pendlerströme von und nach Lyss).

Bern–Neuenburg: Noch vor wenigen Jahren wurde dem durchgehenden Doppelspurausbau das Wort geredet (im Vorfeld der Expo sogar als «unverzichtbar» bezeichnet!). Jetzt werden nur Teilausbau-schritte vorgeschlagen. Auch hier wäre ein mutiger Schritt in Form eines durchgehenden Doppelspurausbaus Bümpliz Nord–Kerzers erforderlich, damit könnten attraktive Verbindungen nach Neuenburg und ins Broyetal geschaffen werden.

Gümligen–Konolfingen:

Abgesehen von punktuellen Streckenausbauten ist keine wesentliche Verbesserung im Angebot vorgesehen, was Pro BEM bemängelt. Zumindest für HVZ sollte in Konolfingen eine Flügelung der Züge von und nach Langnau und Biglen eingeführt werden.

Bern Wankdorf: Sollte die Umstellung der Buslinie 20 auf Trambetrieb Tatsache werden, so sollte die Linie bis zur S-Bahn-Haltestelle «Bern-Wankdorf-Süd» verlängert und mit der künftigen Endhaltestelle «Wankdorf» der Tramlinie 9 vereint werden.

Kurt-W. Lüthi

Weitere Informationen:
www.bernverkehr.ch

Vollgas weiter mit «Spartitis» im Bundeshaus

Und wieder hat der National- und Ständerat bewiesen, dass den Versprechen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wenige Taten folgen. Statt für gleich lange Spiesse zwischen Strasse und Schiene sorgt das neueste Sparprogramm bei der Bahn für weitere Nachteile.

Kurz vor Jahresende erlitt der öffentliche Verkehr in der Schweiz erneut einen Dämpfer: Schwarzer Tag war der 4. Dezember. An diesem Tag stimmte der Nationalrat bei seinen Sparbemühungen Abstrichen beim öffentlichen Verkehr zu: Neu werden den Eisenbahnprojekten aus dem dafür vorgesehenen Fonds (Finöv) nur noch 80 Prozent zur Verfügung stehen. Die restlichen 20 Prozent fliessen in die Staatskasse. Während den nächsten drei Jahren fehlen damit dem öffentlichen Verkehr Gelder in der Höhe von rund 325 Mio. Franken.

Demgegenüber soll im Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative der Verkehrsinfrastrukturfonds für den Strassenbau von der Schuldenbremse ausgenommen werden. Der Na-

tional- und auch der Ständerat beweisen damit wieder einmal ihre kurzsichtige Denkweise in der Verkehrspolitik. Nach wie vor wird der eine Verkehrsträger gegenüber dem anderen ausgespielt, statt dass der öffentliche Verkehr endlich über gleich lange Spiesse wie der motorisierte Privatverkehr verfügen würde.

Wann endlich kommen auch diese beiden Räte – insbesondere Exponenten von FDP, SVP und CVP – zur Einsicht, dass für eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und für die Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nicht noch weitere Abstriche beim ÖV gemacht werden dürfen?

Auch verwundert es, dass Parteien, die sich als Vertreter der Wirtschaft sehen, wichti-

ge Gelder für Bauten stoppen, die für unserer Wirtschaft in der heutigen Konjunkturlage wichtig wären. Aufträge werden somit auf später verschoben oder gar nicht realisiert. Die Folgen sind absehbar: Weitere Arbeitslose werden mit der «Spartitis» im Parlament in Kauf genommen und die Sozialversicherungen werden letztlich für die Kosten aufkommen müssen.

Wir brauchen einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr, und dies ist nur mit einer zeitgemässen, neuen Infrastruktur möglich. Oder was würden die Politiker sagen, wenn das Strassennetz noch genau gleich wäre wie vor 100 Jahren? Wann wird endlich weiter gedacht als nur bis zu den nächsten Wahlen?

Thomas Lendenmann

Bessere Infos beim ZVV

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) will Kunden besser informieren. 300 der 1700 Haltestellen sollen eine elektronische Anzeige erhalten, die minutengenau informiert, wann der nächste Bus fährt. Zudem will der ZVV mit dem 70 Mio. Fr. teuren Projekt 1100 Busse und Trams (inklusive Forchbahn) mit Flachbildschirmen ausrüsten. Diese sollen (mit einem System der Verkehrsbetriebe Zürich verbunden) Auskünfte über die nächsten Haltestellen sowie über Anschlüsse geben. Bereits dieses Jahr wird das neue System in Winterthur getestet. Klappt der Test, folgt ab 2005 die schrittweise Einführung auf dem ganzen ZVV-Netz. ohs

Projizierte Abfahrtszeiten im Bahnhof Zug

Technische Neuheit im Bahnhof Zug. Die klassischen blauen Anzeigetafeln mit den Abfahrtszeiten werden nicht mehr mechanisch aktualisiert, sondern mit Beamern projiziert.



Foto: RUF

Innovation im Bahnhof Zug: Neuartige Projektionsanzeige statt eine herkömmliche mechanische Anzeigetafel.

Der neue Zuger Bahnhof – mit täglich über 25 000 Benutzerinnen und Benutzern zehntgrösster Bahnhof der Schweiz – glänzt durch eine Innovation: Die blauen Anzeigetafeln, die in grösseren Bahnhöfen der Schweiz über die Abfahrtszeiten informieren, werden in Zug nicht mehr mechanisch aktualisiert. Beamers projizieren die Abfahrtszeiten der Busse der Zugerland Verkehrsbetriebe sowie der SBB-Züge auf vier an der Hallendecke befestigte Wabenplatten. Auf die gleiche Grossanzeige projiziert wird auch die klassische Bahnhofsuhr. Entstanden ist ein einheit-

liches Erscheinungsbild in modernem Design, das nur schon optisch gut in den neuen Bahnhof passt. Der 69 Millionen Franken teure Bahnhof wurde im vergangenen November eröffnet. Das neuartige Anzeigesystem nennt sich Visiweb und stammt von der Ruf Gruppe (Schliern).

Die neue Lösung umfasst auch Anzeigen auf den Busperrons ausserhalb des Bahnhofgebäudes. Sechs Informationssäulen orientieren auf eingebauten 30"-LCD-Doppelanzeigen über laufende Abfahrtszeiten und allfällige Verspätungen oder über andere Hinweise. ohs

Reka-Checks auf Rekordkurs

Mit einem Plus von 5% verkaufte die Schweizer Reisekasse Reka 2003 Reka-Checks im Wert von 493,1 Mio. Fr. und Reka Rail für 13,6 Mio. Franken. Damit übertraf der Check-Verkauf erstmals in der 64-jährigen Geschichte die Schwelle von einer halben Milliarde Franken, wie Reka mitteilt. Das kumulierte Umsatzwachstum betrug in den letzten fünf Jahren 42 Prozent. Das Wachstum 2003 geht hauptsächlich auf den Geschäftsteil Reka-Checks zurück. ohs



SBB CFF FFS

Über 4687 Geschenke für die SBB – herzlichen Dank!

Sehr geehrte Damen und Herren

Über 4000 Leserinnen und Leser haben den Fragebogen des K-Tipp ausgefüllt und der SBB viele wertvolle Kundenreaktionen beschert.

Alle Mitarbeitenden der SBB sind bestrebt, die Dienstleistungen für Kundinnen und Kunden laufend zu verbessern. Dabei helfen uns Ihre Erfahrungen bei der Reise mit dem öffentlichen Verkehr. Ihre persönlichen Anregungen und Wünsche werten wir nun gemeinsam mit Pro Bahn aus, um noch besser auf Ihre Bedürfnisse eingehen zu können.

Wünschen Sie eine persönliche Antwort auf Ihre Fragen, so steht Ihnen der Kundendienst der SBB jederzeit zur Verfügung.

Ihre Meinung ist für uns das grösste Geschenk.



Schweizerische Bundesbahnen SBB
Division Personenverkehr
Kundendienst
Brückfeldstrasse 16
3000 Bern 65

Kundenecho
Tel. 0900 100 100 (CHF 0.36/Min.)
Fax 0512 0 29 30
e-mail railecho3@sbb.ch

Wenige sind top, viele nur genügend

Das Bus- und Tramangebot von 44 Schweizer Städten und Agglomerationen könnte unterschiedlicher nicht sein. In einer Vergleichsuntersuchung erhalten die Tarife der Monatsabonnemente die schlechtesten Noten von zehn geprüften Kriterien.

In 44 Städten und Agglomerationen der Schweiz nahm die Zürcher Mobilitätsvereinigung «umverkehr» den öffentlichen Verkehr unter die Lupe. Entstanden ist eine umfassende Studie, die den öffentlichen Verkehr in den Städten miteinander vergleichen lässt. Untersucht wurden Kriterien wie etwa die Distanz der Haltestellen, die Bedienungshäufigkeit, die Fahrgeschwindigkeit, die Kosten, der Fahrzeugpark, die Auslastung, die Benutzerfreundlichkeit, das Informationsangebot sowie die Qualität der Umsteigeknoten. Verteilt wurden Noten zwischen 1 und 6 (am Schluss auf Viertelnoten gerundet). Das Kriterium Bedienungshäufigkeit wurde am stärksten gewichtet, die Kriterien im Bereich der Reisezeit erhielten am zweitmeisten Gewicht. Geringer gewichtet wurden Kosten und Qualität (Fahrzeugpark etc).

In der Gesamtwertung liegt Schaffhausen auf dem Spitzenplatz, gefolgt von Zürich, Basel, Luzern, Chur und Biel. Weit hinten liegt Bern (Platz 12) oder Genf (Platz 15). Ganz am Schluss der Rangliste liegen Burgdorf (Platz 43) und Sion (Platz 44).

DICHTES HALTESTELLENNETZ

Schaffhausen punktete vor allem beim Kriterium «Bedienungshäufigkeit», bei den Kosten sowie beim Informationsangebot und bei der Qualität der Umsteigeknoten. Zürich erhielt primär bei den Kosten für Einzelbillette einen Spitzenwert, während die Kriterien «Fahrzeugpark» und «Fahrgeschwindigkeit» den

Wert negativ beeinflussten. Basel punktete vor allem bei den Preisen für Einzelbillette und bei der Benutzerfreundlichkeit, Luzern bei den Kosten und bei der Bedienungshäufigkeit. Chur erhielt beim Fahrzeugpark sowie bei der Benutzerfreundlichkeit einen Spitzenwert. In Biel lobt die Studie die Dichte des Haltestellennetzes und die Kosten der Einzelbillette. Christian Harb, Verfasser der Studie und Präsident von «umverkehr»: «Biel hat eines der dichtesten Haltestellennetze der Schweiz.»

Als «ungenügend» taxiert die «umverkehr»-Studie den städtischen Verkehr von Gossau-Herisau, Bellinzona, Zofingen-Wiggertal, Burgdorf und Sion. Die absolut schlechtesten Werte erhielt La Chaux-de-Fonds bei den Preisen für Einzelbillette (1 Punkt). Dank guter Wertung bei der Qualität der Umsteigeknoten und der Bedienungshäufigkeit kommt La Chaux-de-Fonds in der Schlusswertung noch auf Platz 34.

GÜNSTIGER ALS DAS AUTO

Bei der Bewertung der verschiedenen Kriterien fallen vor allem die Tarife der Monatsabonnemente ab: Hier wurden im Durchschnitt die schlechtesten Noten erteilt. Die Preise differieren je nach gewählttem Einzugsgebiet stark, eine Aussage über das Tarifniveau der verschiedenen Tarifverbände lässt die Studie nicht zu. Harb zieht aus seiner Untersuchung das Fazit, dass die Tarife in den Schweizer Städten «grundsätzlich zu hoch und im Vergleich mit

dem Auto nicht konkurrenzfähig sind». Zwar sei längst erwiesen, dass der ÖV in einer Vollkostenrechnung besser abschneide als das Auto. Doch der Benutzer betrachte es aus subjektiver Sicht und ziehe deshalb oft das Auto dem ÖV vor. Zudem bestehen gemäss der Studie in den Städten enorme Preisunterschiede bei den Monatsabonnements.

Am günstigsten fährt man in Emmen, Gossau-Herisau und Thalwil (17–20 Rappen pro Kilometer). In Lausanne ist das Busfahren zwar teurer, aber mit 32 Rappen pro Kilometer immer noch halb so teuer wie in St. Gallen, Genf oder Zürich. Am teuersten fährt man in kleineren Agglomerationen wie Grenchen oder Burgdorf. Hier kostet ein Kilometer mit einem Monatsabonnement 59 Rappen pro Kilometer. Diese Orte erreichen beinahe die für Autos errechneten Kosten von 70 Rappen pro Kilometer.

Besser als Monatsabonnemente schneiden Einzelbillette ab. Die Preise für Einzelbillette wurden verglichen mit den Parkkosten in den Stadtzentren. Demnach fährt man am günstigsten in Basel und im Tessin. Das höchste Tarifniveau weist Zürich auf. Doch die Studie relativiert diesen Wert und verweist auf die ebenfalls hohen Parkgebühren und die langen Fahrdistanzen bei den Einzelbilletten. Anders in La Chaux-de-Fonds: Hier ist das Parkieren gratis und untergräbt nach Ansicht des Studienverfassers die Konkurrenzfähigkeit des Busystems stark. ohs

Weitere Informationen:
www.umverkehr.ch



Foto: SZU

Uetliberg: Mehr Komfort

Seit dem vergangenen Fahrplanwechsel werden den Fahrgästen auf den Uetliberg zusätzlicher Komfort und mehr Sitzplätze in vier neuen Niederflurzwischenwagen angeboten. Die von der Firma Stadler Rail AG konstruierten Zwischenwagen aus Aluminium sind besonders leicht, damit die Höhendifferenz von 400 Metern zu meistern ist und der dichte Fahrplan beibehalten werden kann. Mit 79 Promille Steigung ist die Uetlibergbahn die steilste Normalspur-Adhäsionsbahn Europas. Zwei grosse Einstiegstüren – ideal für Schlittler, Reisende mit Kinderwagen und Pendler – sowie 56 Sitzplätze bieten einen optimalen Komfort. DUT

SCHADSTOFFARME LINIENBUSSE

Novum in Olten: Die Busbetriebe Olten-Gösgen-Gäu (BOGG) haben zwei erdgasbetriebene MAN-Niederflur-Linienbusse in Betrieb genommen, die aussergewöhnliche Werte im Bereich der Schadstoffemissionen verzeichnen. Die Busse unterschreiten gemäss einer Mitteilung der Neoman Bus Schweiz AG bereits heute die für 2008 festgelegten Schadstoffwerte (EURO 5). ohs

Wickeltisch, Handyempfang und Steckdosen

Mit ihren neuen Gelenktriebwagen beim Regionalverkehr Mittelland (RM) setzt der Rollmaterialhersteller Stadler AG neue Standards im Regionalverkehr – zu Gunsten der Kunden.



Foto: Stadler

Der neueste Wurf aus dem Hause Stadler: Die Gelenktriebwagen des Regionalverkehrs Mittelland verfügen über zahlreiche Vorzüge für Bahnreisende.

Im Sommer 2001 entschied sich der Regionalverkehr Mittelland (RM) für eine neue Flottenpolitik. Zu diesem Zeitpunkt hatte der RM bereits neue Fahrzeuge bei der Firma Stadler AG in Bussnang bestellt. Die neue Flottenpolitik basiert auf strategischen Grundlagen, Flexibilität, Fahrgastnutzen und Wirtschaftlichkeit. Ein wichtiges Element sind die neuen Gelenktriebwagen GTW 2/6 und GTW 2/8 der Firma Stadler. Bereits verkehren im In- und Ausland ähnliche Fahrzeuge aus dem Hause Stadler. Allerdings setzt der RM dank der neuen Triebwagen des Schweizer Fahrzeugbauers sowohl beim Komfort als auch beim Nutzen für die Kunden neue Standards im Regionalverkehr.

NUTZEN FÜR KUNDEN

Die Erwartungen der Kunden im heutigen Berufs- und Freizeitverkehr sind hoch. Mit den neuen GTW erwartet die Benutzerinnen und Benutzer ein moderner, vollklimatisierter und rauchfreier Fahrgastraum. Der GTW ist ein reines Nichtraucherfahrzeug. Mit

den kurzen Reisezeiten in den Regionalzügen darf man sicher auf das Verständnis der Raucher hoffen. Der Zutritt in die neuen Fahrzeuge ist dank Niederflureinstiegen und breiten Türen mühelos. Für Mobilitätsbehinderte und Familien mit kleinen Kindern ist dies bestimmt eine grosse Erleichterung. Im Weiteren verfügen die Fahrzeuge über behindertengerechte Toiletten mit geschlossenem System. Sprich: Die Toiletten können nun auch auf Bahnhöfen benutzt werden.

Für junge Eltern und Grosseltern mit ihren Enkelkindern steht auch ein Wickeltisch zur Verfügung. Beides befindet sich in unmittelbarer Nähe des Rollstuhl- und Kinderwagenabteils. Die jungen und jung gebliebenen Kunden haben die Möglichkeit, in der Sitzecke (Lounge) Platz zu nehmen. Diese animiert zu Gesprächen und Diskussionen unter den Fahrgästen.

GESCHÄFTSLEUTE KÖNNEN AUFSCHNAUFEN

Erstmals wurde in den RM-Zügen eine Mobiltelefon-Ver-

stärkungsanlage eingebaut, welche trotz der guten Fahrzeugisolation einen erstklassigen Empfang bietet. Auch für Geschäftsleute ist gesorgt. Mit den Anschlüssen für Laptops in der ersten Klasse können die Fahrzeiten zum Arbeiten genutzt werden. Für andere Reisende bieten die grossen Panoramafenster einen wunderbaren Ausblick in die Natur und machen das Bahnfahren zum Erlebnis.

Auch Gepäck, Velos und andere Sportgeräte können mühelos mitgenommen werden. Velohaken und genügend Stauraum erfüllen auch diese Anforderungen. Das Informationsangebot ist ebenfalls durchdacht: Begrüsst und am richtigen Ort verabschiedet werden die Fahrgäste durch Anzeigen und Lautsprecher. Kommunikationsmittel der neuesten Generation sorgen für aktuelle Informationen.

Der Ausstattungsstandard erhöht sich mit den neuen Gelenktriebwagen von Stadler um ein Vielfaches. Abgestimmte Farben und ausgewählte Materialien sorgen für das richtige Ambiente und entspanntes Reisen. Die ersten beiden GTW wurden im vergangenen Herbst auf die Namen «Emme» und «Weissenstein» getauft.

Jede RM-Linie wird immer mit der gleichen Zuggattung bedient. Als erste Linie wird Solothurn-Moutier auf die neuen Fahrzeuge umgestellt. Geprüft wird, ob sie dereinst auch von Moutier weiter nach Sionceboz geführt werden könnten. An der Einweihung der neuen Triebwagen äusseren zuständige Politiker gar den Wunsch, die neuen RM-

Züge dereinst als Zubringer zum Hochgeschwindigkeitsnetz von Solothurn via Moutier-Delémont-Delle-Belfort zu nutzen. Eingesetzt werden die neuen Gelenktriebwagen in Zukunft auch auf verschiedenen Linien der S-Bahn Bern.

TECHNISCHES

Der GTW 2/6 setzt sich aus dem Antriebsteil und zwei Steuerwagen zusammen. Beim GTW 2/8 ist noch zusätzlich ein Zwischenwagen eingeschoben. Beide sind auf eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt und wiegen brutto 79 450 kg bzw. 108 950 kg. Die Fahrmotoren erlauben einen Betrieb mit 15 KV / 16,7 Hz Wechselstrom. Die Maximalleistung am Rad beträgt 1100 KW und die Dauerleistung 700 KW. Die Spurweite ist 1435 mm Normalspur. Die Fahrzeuge haben auch ein leistungsfähiges

Fortsetzung Seite 13



Foto: Stadler

Modern, vollklimatisiert und rauchfrei: Neuer RM-Gelenktriebwagen.

Besser wird vor allem der Reisekomfort

Wenige Änderungen im Fahrplan 2004. Im Internationalen Bahnverkehr gibt es jedoch einige interessante neue Tarifangebote.

Ein Jahr vor der Einführung von Bahn 2000 haben die SBB nur noch wenige, aber doch einige positive Fahrplanänderungen und Verbesserungen realisiert. So wurden bereits einige Züge auf der Achse Basel–Biel–Genf von konventionellen auf ICN umgestellt. Auf den Strecken St. Gallen–Genf sowie Romanshorn–Interlaken werden die IC-Doppelstockzüge mit einem zusätzlichen Wagen 1. Klasse sowie einem reinen Nichtraucherwagen 2. Klasse ergänzt und alle Züge haben den neuen Nichtraucher-Doppelstockspeisewagen mit Paroramasicht im 1. Stock. Pro Bahn Schweiz hat das Angebot mehrmals getestet – das Urteil: empfehlenswert.

CISALPINO-SPEISEWAGEN: EMPFEHLENSWERT

Die Abendverbindungen zwischen Zürich und Basel wurden weiter ausgebaut. Am

Gotthard wurden leider alle Elvetino Speisewagenkurse gestrichen. Die Gründe sind mangelnde Nachfrage, teilweise unattraktive Verkehrszeiten (15.07 Uhr ab Zürich nach Chiasso!!), kurz: das Angebot entsprach nicht den Kundenbedürfnissen. Zudem standen die Speisewagen vor einer grösseren Revision.

Auf der Nord-Süd Verbindung verkehren Speisewagen noch in allen Cisalpino-Verbindungen sowie in den internationalen Zügen nach Venedig und La Spezia. Auch hier haben wir die Angebote getestet. Fazit: sehr empfehlenswert. Beim Genuss des ganzen 5-gängigen Menus mit Prosecco, Wein und Kaffee empfiehlt es sich jedoch mit Euro zu zahlen, die Zahl ist dann etwas kleiner (Alternative: Kreditkarte benutzen).

DIREKT NACH AMSTERDAM

Amsterdam kann neu direkt

gelegen und verfügt über eine genügend lange Schiebebühne. Durch die optimale Gleisgeometrie können die Züge direkt in die Werkshallen einfahren. Nebst modernen computerunterstützten Einrichtungen steht hier auch eine Absenkanlage für den Wechsel von Drehgestellen zur Verfügung.

In den Hauptverkehrszeiten verkehren die GTW in Doppeltraktion und in den Zwischenstunden reicht eine Komposition. Das erlaubt, Reinigungs- und Wartungsarbeiten untertags auszuführen. Von Vorteil ist auch, dass die GTW keine Schutzkanten

mit einem ICE ab Basel über die Neubaustrecke Frankfurt–Köln ohne umsteigen erreicht werden. Ebenfalls ab Basel gibt es neu eine Nachtverbindung mit dem ICE direkt nach Kiel. Die Nachtzüge ab Basel, Genf und Zürich nach Rom und Venedig fahren von der Schweiz aus eine Stunde später.

Auf der Tarifseite erhalten neu Einzelreisende nach Italien mit dem Angebot Plan+Spar Italien 25 Prozent Ermässigung. Zusammen mit einer Rail Plus-Karte für die Halbtax- und GA-Besitzer (Kosten: 25 Franken), erhält man auf dem italienischen Streckenteil eine Ermässigung von insgesamt 43,75 Prozent (allerdings müssen dabei Wochenendverbindungen eingehalten werden).

In den Niederlanden, in Dänemark und in Tschechien werden Halbtaxabo und GA für das Angebot Plan+Spar ebenfalls anerkannt. DUT

und Stuhlbeine haben. An Stelle der vielen kleinen Abfallbehälter sind grosse zentrale Kübel vorhanden und an den Plätzen sind nur Abfallsäcke an speziellen Halterungen montiert. Auch die Zeitungen werden in speziellen Behältern zentral gesammelt. Die Ver- und Entsorgung sowie Reinigungsarbeiten erfolgen an mehreren Punkten des vom RM befahrenen Netzes. In Zukunft ist auch eine Unterhaltsstelle in Burgdorf geplant, von wo aus Züge erweitert (für nachfragestarke Kurse) oder verkürzt werden können.

Hans Schärer



Foto: Pro Bahn

Stumpengleis

ALLES WIRD BESSER – ODER: DAS SCHIER ENDLOSE WARTEN.

Ort der Handlung: Reisezentrum im Erdgeschoss des umgebauten Bahnhof Bern. Wochentag: Donnerstag, ein ganz gewöhnlicher, im Oktober 2003. Uhrzeit: 07.55–08.12 Uhr, morgens. Anzahl vorhandene Schalter im Reisezentrum: 9 (in Worten: neun). Anzahl von mit Personal besetzten Schaltern: 2 (in Worten: zwei). Ich sollte eine Information darüber haben, wie ich in Paris am schnellsten vom Gare du Nord zum Gare de Lyon käme (welche RER- und/oder Metro-Linie?). Wartezeit: schon über 15 Minuten. Der Warte-Minuten wären weitere noch dazugekommen. Wundern Sie sich darüber, dass ich davongelaufen bin und das Nummernticket zerknüllt in einen Abfall-eimer geworfen habe?

Kurt-W. Lüthi

PS: Ich habe mir die benötigte Information am Arbeitsplatz aus dem Internet geholt – nach einigen Suchläufen allerdings. Glücklicherweise ist, wer nicht auf den SBB-Auskunftsdienst angewiesen ist.

In der Rubrik Stumpengleis erscheinen persönliche Erlebnisse im öffentlichen Verkehr und in Alltagssituationen.

Fortsetzung von Seite 12

elektrisches Bremssystem und zusätzlich noch eine Magnetschienenbremse. Die Sicherheitseinrichtung entspricht der Zugsicherung ETCS. Die Fahrzeuge haben 15 Sitzplätze in der ersten Klasse und 88 bzw. 148 Sitzplätze in der zweiten Klasse. Die Fahrzeuge sind so konzipiert, dass Wartung und Unterhalt sehr kostengünstig sind.

WARTUNG UND UNTERHALT

Gewartet werden die Gelenktriebwagen in der Werkstätte Oberburg. Diese ist zentral

Neue Perspektiven dank aktiven Stationshaltern

Es gibt sie, die Alternative zum Geisterbahnhof. 17 Stationen werden in der Schweiz auf privater Ebene betrieben – dank initiativen Stationshaltern.

Im Bahnhof Islikon gehen nicht nur SBB-Reisende ein und aus. Mindestens so wichtig sind die Knaben und Mädchen, die bei Stationshalterin Vreni Züger zum Hausaufgabentreff erscheinen. Seit über drei Jahren führt sie den Bahnhof Islikon auf eigene Rechnung – mit Erfolg. 90 Prozent aus dem Erlös der verkauften Fahrausweise muss sie den SBB abgeben, die restlichen 10 Prozent erhält die Stationshalterin als Provision. Um trotz der harten finanziellen Bedingungen ein Auskommen zu erwirtschaften, leitet Vreni Züger im Nebenerwerb einen Aufgabentreff. Diese

Kombination nennt sich Stationshaltermodell. Nach diesem System werden in der Schweiz zurzeit knapp 20 Bahnhöfe geführt. Die Alternative für diese Stationen wäre klar: Weil sie nicht den von den SBB definierten Mindestumsatz einbringen, wären sie längst zum Geisterbahnhof geworden.

KINDER IM BAHNHOF

Die Vereinigung Pro Gare verweist immer wieder auf das Stationshaltermodell hin, das sich seit zehn Jahren an verschiedenen Bahnhöfen bewährt hat, wie Pro-Gare-Se-

cretär Kurt Erni erklärt. Im Bahnhof Islikon bei Frauenfeld suchen im Hausaufgabentreff «Capito» täglich bis zu fünf Kinder Unterstützung – ohne Anmeldung. «Es läuft gut», sagt Stationshalterin Züger. Seit sie im September 2000 den Bahnhof auf eigene Rechnung übernommen hat, konnte sie den Jahresumsatz um einen Drittel steigern. Und bereits hat sie neue Pläne: Sie möchte neben dem Hausaufgabentreff einen «Mathi-Blitz» lancieren, ein Rechentraining für Kinder.

Die berufliche Kombination von Stationshaltern kennt keine Grenzen: In

St. Gallen Bruggen führt Martin Frischknecht neben der Billettausgabe ein Reisebüro. In Tecknau betreibt Stationshalter Ueli Pfister gleichzeitig einen Veloladen. Anderswo wird der Billettverkauf mit einem Reisebüro, Bistro, Fotofachgeschäft oder sogar mit einer Druckerei kombiniert. Die meisten privat geführten Bahnstationen sind selbsttragend – nicht zuletzt, weil die Betreiber «sehr tüchtig arbeiten», wie Erni betont.

Letztes Jahr verzeichnete allerdings eine Reihe von Stationshaltern einen finanziellen Rückschlag. Die Einführung
Fortsetzung Seite 15

Do you check it?

**Skiabo, Snowboardmiete,
Schneesportschule...**

**mit Reka-Checks
wirds günstiger!**



reka:3

3001 Bern 031 329 66 33 www.reka.ch

Fortsetzung von Seite 14

eines neuen Verkaufsgeräts durch die SBB (Prisma 2) führte zu einer massiven Verteuerung der Fixkosten. Die jährliche Miete für die Geräte stieg teils um das Dreifache an. Im Fall des Bahnhofs Islikon musste die Stationshalterin für dieses neue Gerät 13 500 Franken mehr Miete bezahlen. Sie konnte schliesslich den Betrieb nur mit Unterstützung von Gemeinde und Kanton aufrechterhalten. Ähnlich war es in Nottwil, wo sich für die Mehrkosten eine Trägerschaft der Gemeinde und des Paraplegikerzentrums bildete.

«FAIRE BEDINGUNGEN»

Pro-Gare-Sekretär Erni betont, er strebe keinesfalls eine

finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand an. Vielmehr fordert er «faire Bedingungen» für die Stationshalter. Weil die SBB die Vereinigung Pro Gare bisher nicht als Verhandlungspartner akzeptieren, sind Gemeinden im Fall einer sich abzeichnenden Bahnhofschiessung oft vor vollendete Tatsachen gestellt. Denn der Betrieb eines Bahnhofs wird nicht öffentlich ausgeschrieben. Somit folgt dem Schliessungsentscheid der SBB meistens das Aus – auch wenn es mit dem Stationshaltermo-
dell eine Alternative gäbe.

Weitere Schliessungen von Bahnhöfen lassen vermutlich auch in Zukunft nicht lange auf sich warten. Erni befürchtet für das laufende Jahr, dass auf dem SBB-Netz gegen 100 Stationen geschlossen werden. Darunter mindestens

20 mit einem «guten Umsatz», glaubt er.

Von den SBB werden Bahnhofschiessungen jeweils technisch und wirtschaftlich begründet. Mit der fortschreitenden Fernsteuerung und neuen Betriebsformen im Güterverkehr sei die personelle Besetzung von kleineren Bahnhöfen durch eigenes Personal nicht mehr nötig. Auch neue Verkaufs- und Informationsformen (Rail-Service, Internet) führen die SBB an.

Pro-Gare-Sekretär Erni kritisiert, dass die Gründe oft wenig transparent seien. Immer wieder würden Bahnhöfe stillgelegt, die einen beachtlichen Umsatz erwirtschaften. Gemäss Informationen von Pro Bahn kamen etwa die Stationen von Horw und Ebikon auf einen Umsatz von deutlich über 1,5 Millionen Franken.



Foto: Pro Gare

Umsatz markant gesteigert: Vreni Züger, Stationshalterin in Islikon.

Immerhin konnte für Horw nun eine neue Lösung gefunden werden.

Otto Hostettler

Weitere Informationen: Sekretariat Pro Gare, Postfach 697, 3000 Bern 9; E-Mail: progare@freesurf.ch

STADLER

Clevere Lösungen auf der Schiene

Damit Bahnfahren Spass macht.

Stadler Bussnang AG
Industriestrasse 4
9565 Bussnang
Telefon 071 626 20 20
stadler.bussnang@stadlerrail.ch
www.stadlerrail.com



Mehr Bahnkomfort für THURBO-Reisende

Der neue Gelenktriebwagen der Regionalbahn THURBO gibt Kunden hoffnungsvolle Perspektiven: eine ruhige Fahrt mit genug Platz für Kinderwagen und Velos – erst noch rauchfrei.

Neuerung bei der Regionalverkehrsgesellschaft THURBO, die zu 90 Prozent im Besitz der SBB ist: Seit Ende 2003 verkehren auf der Strecke St. Gallen–Bischofszell–Weinfelden die ersten sechs Gelenktriebwagen (GTW) der Firma Stadler. Bei der Pressefahrt beeindruckte vor allem ihre ruhige Fahrt. Die neuen Wagen weisen 106 Sitz- und 134 Klapp- und Stehplätze auf. Die Mehrzweckabteile für Velos, Kinderwagen und Rollstühle entsprechen den Empfehlungen der Petition «Ja zu Bahn + Velo», für die auch Pro Bahn Unterschriften sammelt.

Die Höchstgeschwindigkeit der neuen GTW beträgt 140 Stundenkilometer. Auf den THURBO-Linien wird nach Auslieferung der 80 bestellten Triebwagen ausschliesslich das neue Rollmaterial eingesetzt werden. Im Frühjahr 2004 ist der Einsatz der neuen Triebwagen auf der S 22 (Bülach–Schaffhausen) und später auf der Strecke Rorschach–Romanshorn–Winterthur vorgesehen. Diese Züge werden als reine Nichtraucherkompositionen verkehren – beschriftet mit einem sympathischen Kleber «Dies ist kein Lungenzug – Danke».

Nach dem Erfolg des Thurgauer Nightbird in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag wurde mit dem Fahrplanwechsel vom vergangenen Dezember auch die St. Gallen- Nightline eingeführt. Dieser Zug fährt in Winterthur (mit Anschluss von Zürich) um 1.30 Uhr und 3.30 Uhr (ab St. Gallen um 0.30 Uhr und 2.30 Uhr). Zum gleichen Zeitpunkt hat auch «Alex», der Regionalexpress Oberstdorf–München, im Zweistundentakt seinen Betrieb aufgenommen. Dieser wird durch «Eurothurbo» in Zusammenarbeit mit der bay-



Foto: Stadler

«Dies ist kein Lungenzug – Danke»: neuer THURBO-Gelenktriebwagen.

erischen Länderbahn betrieben. Er soll die Qualität der Verbindung zwischen dem Kur- und Sportort und der Landeshauptstadt verbessern.
Gerhard Bohli

Zeitgenau.

Das Fahrgastinformationssystem icube ist nicht nur ein intelligentes, sondern auch ein sehr zuverlässiges Anzeigesystem. Es informiert Ihre Fahrgäste präzise und in Echtzeit über die nächste Abfahrt. Aber nicht nur. icube kann noch mehr.

Mehr über das modulare Fahrgastinformationssystem icube erfahren Sie unter www.precimation.ch/pt oder per **Telefon +41 (0)32 366 69 99**.

Grosser Verkauf:

**Eisenbahnbücher, Kursbücher,
Bahnreiseliteratur usw.**

Schauen Sie unter www.timetables.ch oder verlangen Sie die Liste bei der

**Verkaufsstelle für ausländische Kursbücher
Bahnhofplatz 8a/073, 9001 St. Gallen
Tel. 071 222 61 80 / Fax 071 222 62 83**

aaa-zzz
korrigiert, redigiert, lektoriert, textet GmbH

www.aaa-zzz.ch

Wenig Koordination bei Investitionen

Der Fahrzeugpark der Zürcher Verkehrsbetriebe wird weiter erneuert, wie aus einer Ausschreibung im Handelsamtsblatt hervorgeht. Doch obschon auch andere Städte Erneuerungsbedarf haben, wird bei der Ausschreibung wenig koordiniert – und damit wohl ein Sparpotenzial verpasst.

In mehreren Städten ist es augenfällig: Der Fahrzeugpark des öffentlichen Verkehrs in den grösseren Schweizer Zentren – Busse und Trolleybusse – muss in den nächsten Jahren erneuert werden. Allen voran bei den Verkehrsbetrieben Zürich. In den Jahren 2005 – 2008 sollen neue Niederflur-Gelenktrolleybusse beschafft werden, Ende Jahr wurde die entsprechende Ausschreibung im Handelsamtsblatt publiziert. Geplant sind gemäss der Ausschreibung drei Varianten mit mindestens 32 und maximal 40 Gelenktrolleybussen in verschiedenen Ausführungsvarianten.

In diesem Zusammenhang fragt sich Pro Bahn Schweiz, wieso sich nicht mehrere Städte zusammen an einen Tisch setzen, um gemeinsam eine grössere Bestellung zu lancieren, um ein entsprechend attraktiveres Angebot aushandeln zu können. Eine koordinierte Sammelbestellung

würde sich auf den Preis wohl kaum nachteilig auswirken.

UMBAU VON SBB-WAGEN

Neben dem Submissionsverfahren für die neuen Zürcher Busse wurden im Handelsamtsblatt auch verschiedene Arbeitsvergaben und Ausschreibungen für die Bahn 2000 publiziert. Für die Einführung der Bahn 2000 am 12. Dezember haben etwa die SBB den Auftrag zum Umbau von 35 Erstklasswagen des Typs EW IV zu Erstklasswagen mit Gepäckabteil an die Deutsche Bahn nach Neumünster vergeben. In der Schweiz bleibt immerhin der Auftrag zum Einbau der geschlossenen Toilettensysteme in die 54 Eurocity-Wagen. Diese Arbeiten wurden an die Firma Josef Meyer Waggon AG (Rheinfelden) vergeben.

Man mag es bedauern, dass Umbaufträge jetzt teilweise ins Ausland verge-

hen werden müssen, doch nach andauernden Reduktionen der Werkstattkapazitäten bei den SBB und der Industrie in der Schweiz bleibt wohl keine andere Wahl. Ob jedoch dieser von Politik und Wirtschaft geförderte Rückgang des Arbeitsplatzes Schweiz längerfristig sinnvoll ist, ist fraglich.

BAUEN IN LANDQUART

Ein längst fälliges Projekt wird gemäss der Ausschreibung im Handelsamtsblatt nun in Landquart ins Auge gefasst: der Bau einer zweiten Personenunterführung RhB/SBB. Pro Bahn hofft, dass mit dieser dringend notwendigen zweiten Unterführung die zu langen und kundenunfreundlichen Übergangszeiten zwischen den SBB- und RhB-Anschlüssen endlich auf ein vertretbares Mass reduziert werden können.

DUT

Neue Station Oftringen: Doch (k)ein Kompromiss?

Die Planung der neuen Station Oftringen ist ins Stocken geraten. Gemäss SBB-internen Informationen soll die Gemeinde Oftringen die Vorarbeiten für eine neue Haltestelle sistiert haben. Dies nachdem eine Sitzung mit Vertretern der Gemeinde, des Kantons Aargau, den Bahnen und mit dem Aargauer Grossrat und Oftringer Gemeinderat Martin Bhend stattgefunden hat, wie aus zwei unabhängigen Quellen zu erfahren war. Offenbar besteht grund-

sätzliche Einigkeit über die Zweckmässigkeit und die bauliche Machbarkeit einer neuen Station. Offen bleibt die betriebliche Machbarkeit, weil die Fahrzeitreserven der Regionalzüge Olten–Luzern praktisch ausgeschöpft sind. Es wäre aber auch eine Verschiebung gegenüber dem von Pro Bahn vorgeschlagenen Standort in Richtung Süden denkbar.

Dieser Standort hat den Vorteil, dass keine Konflikte mit der im Bau befindlichen

«Kriegsschleife» für die Züge Bern–Luzern entstehen und auch keine teuren Anpassungen nötig sind. Der Nachteil ist – aus Sicht von Pro Bahn – das Wegrücken der Station von der Strassenüberführung, dem idealen Zugang für Bahnkunden (Nähe Fachmärkte und Wohngebiete). Vielleicht ist das aber tatsächlich der Kompromiss, um die Realisierung nicht zu gefährden. Noch ist das letzte Wort nicht gesprochen, Fortsetzung folgt. st

Petition für Veloverlad

Die SBB wollen das im April 2003 eingeführte obligatorische Reservationssystem für den Veloselbstverlad in Intercity-Neigezügen (ICN) weiterführen. Dies, obschon es für Bahnkunden mühsam und unbefriedigend ist (siehe Info-Forum 3/03). Die Kundschaft will statt kostspieliger und komplizierter Reservationsvorschriften mehr Platz in den Zügen für Velos, Kinderwagen, sperriges Gepäck und Sportgeräte. Dazu lancieren Pro Bahn Schweiz, IG Velo Schweiz, Move, swiss cycling, VCS, Velojournal und Veloplus eine Petition. Die Forderungen:

- Die Reservationspflicht im ICN ist aufzuheben.
- Mittelfristig braucht es mehr Platz in den ICN und anderen Intercity-Zügen für den Veloselbstverlad sowie für Kinderwagen, Sportgeräte und Gepäckstücke (beispielsweise Einbau von Multifunktionsabteilen).
- Die SBB sollen ein Konzept erarbeiten, um beim Veloselbstverlad europaweit zur Marktleaderin zu werden.

Mitglieder von Pro Bahn Schweiz erhalten einen Petitionsbogen zugeschickt.

Weitere Unterschriftenbögen können bezogen werden bei: www.velojournal.ch. Senden Sie ausgefüllte Listen (auch teilweise ausgefüllte) bis 31. März 2004 an: [velojournal](mailto:velojournal@velojournal.ch), Bahn+Velo, Cramerstrasse 17, 8004 Zürich

Doch noch Geld für ICE-Hauptachsen

Die Idee, vorerst nur die Westschweiz an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz anzuschliessen, stiess auf Kritik: Pro Bahn forderte, auf den Neat-Hirzeltunnel zu verzichten und den Bau des Zimmerbergtunnels hinauszuschieben, um die ICE-Hauptachsen nach München und Stuttgart zu bauen. Nun hat der Bundesrat die Gelder für die Ostschweiz erhöht.

1,3 Milliarden Franken will der Bund in den nächsten Jahren für den Anschluss der West- und Ostschweiz ans europäische Hochleistungsnetz der Bahn (HGV) investieren. Dazu will der Bundesrat aus finanziellen Gründen den Kredit in zwei Phasen aufteilen. Anfänglich wollte der Bundesrat in einer ersten Phase zwischen 2004 und 2010 rund 590 Mio. Fr. verbauen. Die restlichen Gelder sollten erst in drei bis vier Jahren freigegeben werden. Nach der Vernehmlassung änderte der Bundesrat allerdings seine Meinung und kommt der Ostschweiz entgegen (siehe Text unten).

Die ursprünglich vom Bundesrat vorgesehene Etappierung stiess in verschiedenen Kantonen auf wenig Begeisterung. So forderte die

Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektoren eine einzige Vorlage über den gesamten Kredit. Deutlicher wurden die Ostschweizer Kantone, die befürchteten, dass die Investition der restlichen Gelder auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben werden könnte. Bereits in der ersten Phase würden sie gegenüber der Westschweiz den Kürzeren ziehen: 400 Mio. Fr. sollten für den Anschluss der Westschweiz an Frankreich verwendet werden und nur 140 Mio. Fr. würden in der Ostschweiz zur Verbesserung der Verbindungen nach Deutschland und Österreich verbaut.

KOSTEN/NUTZEN- VERHÄLTNIS UNKLAR

Kritik äussert auch Pro Bahn Schweiz. Es sei «regionalpoli-

tisch sehr unausgewogen», wenn die Vernetzung des Grossraums Zürich und der Ostschweiz an Deutschland zeitlich verschoben werde. Zudem sei diese Aufteilung verkehrspolitisch wenig nachvollziehbar, weil sie «jeder quantitativen oder qualitativen Abwägung der fraglichen Strecken gegeneinander entbehrt». Konkret: «Wir vermischen die Berechnung der Kosten/Nutzen» Für eine sachliche Diskussion müssten zuerst die jeweiligen Verkehrspotenziale und Modal-Splits abgeschätzt werden, schreibt Pro Bahn Schweiz in der Stellungnahme zur Vorlage des Bundesrates.

Pro Bahn will sich im Gegensatz zu den Ostschweizer Kantonen mit einer Aufteilung in zwei Phasen abfinden, «sofern es die Bundesfinanzen zwingend verlangen». «Keineswegs abfinden können wir uns aber mit der Absicht, dass der Ausbau Zürich-Winterthur in die zweite Phase verschoben werden soll.» Denn dieser Streckenabschnitt sei für die ICE-Verbindung Zürich-München «zwingend notwendig». «Unbedingt in die erste Phase verschoben werden soll der Ausbau Bülach-Schaffhausen, der für die Strecke Zürich-Stuttgart nötig ist.

Die Interessenorganisation der ÖV-Kunden argumentiert damit, dass mit einer Reisezeitverkürzung zwischen Zürich und München auf 3 ¼ Stunden mit einer «bemerkenswerten Frequenzzunahme» zu rechnen sei. Auch die Strecke Zürich-Stuttgart werde dereinst mit einer Fahrzeit

ZVV-Fahrplan auf CD-ROM

Der neue Fahrplan 2004 des Zürcher Verkehrsverbands (ZVV) auf CD-ROM ermöglicht auf dem Gebiet der Stadt «Tür-zu-Tür»-Abfragemöglichkeiten. Zudem bietet die CD-ROM neben dem Angebot von Tram, Bus, Bahn und Schiff im Kanton Zürich den gesamten Fahrplan der Schweiz. Die Bedienung ist einfach und schnell: Ausgangshaltestelle und Reiseziel eingeben, und die optimale Verbindung erscheint am Bildschirm. In der Stadt Zürich schlägt eine Suchhilfe die nächstgelegene Haltestelle und die optimale Verbindung zur Zieladresse vor. ohs

Der CD-ROM-Fahrplan kostet 19 Franken und ist bei allen grösseren ZVV-Verkaufsstellen erhältlich (oder: www.zvv.ch).

Bundesrat korrigiert seine Idee

Der Bundesrat kommt auf seinen Vorschlag zurück und will in einer ersten Phase 740 Mio. Fr. statt 590 Mio. Fr. in den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz investieren. Nun sollen 150 Mio. Fr. mehr in die Ostschweiz fliessen als geplant (siehe Haupttext). Damit werde die Vorlage regional ausgewogen, schreibt das Verkehrsdepartement. Die Ostschweizer Kantone setzten in der Vernehmlassung den Schwerpunkt auf die beiden Hauptkorridore Zürich-München und Zürich-Stuttgart, der Kanton Bern forderte gar den Doppelspur Ausbau der Strecke Bern-Neuchâtel. Jetzt will der Bundesrat die Gelder in der ersten Phase auf folgenden Strecken investieren: Schweiz-München (Ausbauten St. Gallen-St. Margrethen, Elektrifizierung Lindau-München), Schweiz-Stuttgart (Ausbauten Bülach-Schaffhausen), Nordwestschweiz-Paris (Beiträge an den Neubau Belfort-Dijon), Espace Mittelland-Jurabogen-Paris (Beitrag an Valorbe/Pontarlier-Dole-Dijon, Ausbau Knoten Lausanne), Genf-Paris (Beitrag an Bellegarde-Nurieux-Bourg-en-Bresse, Ausbau Knoten Genf). ohs

von etwas mehr als 2 ½ Stunden «eine echte Alternative zum Flugzeug».

Eine Alternative stellt Pro Bahn Schweiz in Bezug auf die Finanzierung der nötigen Investitionen zur Diskussion: Beim Neat-Kredit könnte der Betrag für den Hirzeltunnel gestrichen werden und die Gelder für den Zimmerbergtunnel auf später verschoben werden. Diese Investition könne «ohne Schaden zurückgestellt werden», schreibt Pro Bahn. Denn durch den Zimmerbergtunnel – für den Güterverkehr nicht benötigt – sollen dereinst pro Stunde höchstens zwei Reisezugpaare verkehren.

Otto Hostettler

Die andere Strategie: Nahverkehr zum Nulltarif

Sozial und ökologisch: Kostenloses Busfahren ist im Ausland ein Erfolg, in der Schweiz aber noch weitgehend unbekannt. Mit Le Locle hat jetzt erstmals auch eine Schweizer Gemeinde Interesse an einem solchen Projekt bekundet.

Was hier zu Lande noch kaum bekannt ist, haben im Ausland schon mehrere Gemeinden erfolgreich getestet: Busfahren zum Nulltarif. Ziel dieses Systems sind die Entlastung der Innenstadt von Verkehr und Schadstoffen, die Belebung der Geschäftstätigkeit sowie der Ausbau und die Attraktivierung des innerörtlichen öffentlichen Verkehrs.

Eine Schweizer Gemeinde hat kürzlich erstmals versucht, das kostenlose Busfahren einzuführen. Allerdings gingen im neuenburgischen Le Locle mit seinen 10 500 Einwohnern die Emotionen hoch. Gegen den äusserst knapp gefällten Beschluss des Parlaments (nur eine Stimme gab den Ausschlag) wurde das Referendum ergriffen. Die Befürchtungen waren gross: Die täglich von 23 000 Fahrzeugen frequentierte jurassische Stadt wartet seit Jahren auf einen Umfahrungstunnel. Gegner waren überzeugt, die Strasse würde dann nie zu Stande kommen, da das nöti-

ge Geld für das Busprojekt ausgegeben werde. Andere hatten Angst, die Busse würden von Jugendlichen überannt und der Vandalismus nehme zu oder alte Leute würden keine Sitzplätze mehr finden und von Randständigen angepöbelt.

Die Befürworter hingegen argumentierten, mit einer Versuchsphase von vier Jahren könnten genau diese Punkte geklärt werden. Zudem dauere es noch mindestens 15 Jahre bis zur Realisierung des Entlastungstunnels. In dieser Zeit wolle man den Verkehr reduzieren. Eines ist klar: Das Pionierprojekt hat die Bevölkerung von Le Locle polarisiert.*

EINDRÜCKLICHE ERFAHRUNGEN IM AUSLAND

Die Erfahrungen in mehreren ausländischen Ortschaften lassen aufhorchen: In der belgischen 67 000-Einwohner-Gemeinde Hasselt können alle seit Juli 1997 kostenlos

das Bussystem nutzen. Das Gratis-Busprojekt entstand dort als Alternative zum Bau eines dritten Stadtringes. Einen Teil des so eingesparten Gelds setzte die Gemeinde für das Busprojekt ein. Resultat: Die Fahrgastfrequenzen verzehnfachten sich innerhalb von sechs Jahren, der Autoverkehr auf der Hauptachse nahm um einen Drittel ab, das Angebot im Busnetz wurde stark erweitert.

In der deutschen Kleinstadt Templin (14 000 Einwohner) stieg die Zahl der Busfahrgäste innerhalb von vier Jahren von 40 000 auf 496 000 pro Jahr an. Dies dank der Einführung des so genannten «fahrscheinfreien Fahrens» im Jahre 1998. Das System ist denkbar einfach: Die Fahrgäste müssen keine Tickets kaufen, fahren also gratis. Die der Stadt dadurch entstehenden Kosten werden per erhöhte Kurtaxe, verstärkte Parkraumbewirtschaftung und Sponsorengelder gedeckt.

ANGEBOT ERWEITERT

Die Nutzerfrequenzen sind inzwischen wieder etwas gesunken und lagen Ende 2003 bei rund 300 000. «Das ist aber immer noch kein Vergleich mit den Zahlen vor Beginn des Versuchs», betont Sabine Hertrich, Intitiantin des Projektes und Geschäftsführerin des örtlichen Tourismusbüros. Zusätzlich wurde auch das Angebot erweitert: Mehr Haltestellen, Streckenveränderungen und längere Bedienzeiten motivierten Bevölkerung und Touristen, den ÖV zu benutzen. «Das Projekt hat die Geschäftstätigkeit in der Innenstadt eindeutig an-



Rathaus Templin (D): Im historischen Städtchen profitiert das Gewerbe vom Gratis-ÖV.

gekurbelt», erzählt Hertrich weiter.

Weniger positiv hat sich der Gratis-ÖV auf das Verkehrsaufkommen ausgewirkt. Dieses blieb in etwa gleich, was auch für Templin bedeutet, dass eine Entlastungsstrasse nötig wird. «Der ganze Nord-Süd-Verkehr muss durch den historischen und für die Touristen wichtigen Stadtkern», klagt die Tourismusfachfrau.

«ROLLENDE JUGENDCLUBS»

Natürlich wurde die Gemeinde auch mit Problemen konfrontiert. Anfänglich fuhren viele Kinder Stadtrundfahrten, was dem ÖV-Betrieb die Schlagzeile «rollende Jugendclubs» einbrachte. Das Fahrverhalten normalisierte sich mit der Zeit aber wieder. Auf die Frage, welche Zukunft der fahrscheinfreie Busverkehr habe, sagt Sabine Hertrich: «Keine Ahnung. Im Moment sind alle zufrieden.»

Sarah Zurbuchen

* Das Resultat der Volksabstimmung wurde erst nach Redaktionsschluss bekannt.



Foto: Tourismus-Service Templin

Freie Fahrt und besseres Angebot: In Templin (D) stieg die Zahl der Busbenützer innerhalb weniger Jahre auf das Zehnfache an.

Computerwurm erobert US-Eisenbahnen

In den USA hat ein Computerwurm im Steuerzentrum der Bahngesellschaft CSX zu einem Betriebszusammenbruch mit weit reichenden Folgen geführt.

Am frühen Morgen des 20. August 2003 begann der «SoBig.f»-Computerwurm (der dem Vorgänger «Blaster» folgte) weltweit Computer zu erobern. Die US-Eisenbahngesellschaft CSX (eine der fünf grossen Bahngesellschaften der USA, von der Ostküste bis in den mittleren Westen tätig) scheint am meisten von allen US-Bahnen betroffen gewesen zu sein. Der Wurm hat das zentrale Steuerzentrum in Jacksonville (Florida), von dem aus das mehr als 30 000 km umfassende Netz der Eisenbahngesellschaft gesteuert wird, befallen. Das gesamte Bahnnetz brach darauf für zwei Stunden zusammen. Die Linien von Chicago nach Philadelphia und Washington DC sogar für acht Stunden.

«Das Computersystem fiel aus und dadurch das gesamte Signalwesen und das Dispatching», sagte Adam Hollingsworth, ein Sprecher der Gesellschaft. Dieser Zusammenbruch verursachte natürlich auch bei der nationalen Passagierverkehr-Bahn AMTRAK, bei den Pendlergesellschaften Virginia Railway Express und bei der staatlichen Vorortsbahn in Maryland MARC Kopfzerbrechen. Diese Gesellschaften fahren mit Streckenbenützungsberechtigungen auf den Gleisen von CSX.

Zehn AMTRAK-Züge südlich von Washington sind zwischen 40 Minuten und sechs Stunden festgehalten worden. Offiziell haben die Eisenbahngesellschaften dieses Ereignis heruntergespielt. Aber

von Angestellten waren differenzierte Meinungen zu hören. Eine der betroffenen Bahngesellschaften musste ihr gesamtes E-Mail-System neu aufbauen, während eine andere ihren Betrieb nur schleichend abwickeln konnte.

Während viele Bahngesellschaften der USA nicht willens waren, über die Auswirkungen von «SoBig.f» zu sprechen, hat CSX sich nicht gescheut, die Sache öffentlich zu machen. «Die Verantwortung gegenüber diesen Pendlerbahnen verlangt eine Erklärung des Problems», sagte Adam Hollingsworth. Und: «Es war richtig, wie wir agiert haben.»

© TRAINS MAGAZINE 2003/David Lustig (Übersetzung: Christof Pfeiffer).

Grossbritannien: Privatisierung gestoppt

In Grossbritannien kommt die Netzwartung der Bahn wieder unter öffentliche Kontrolle. Bei der Londoner U-Bahn häufen sich Pannen und Unfälle – bisher ohne Folgen.

Die Privatisierungseskapaden bei den Eisenbahnen in Grossbritannien sollten eigentlich für die Politiker ein Musterbeispiel sein, wie man es nicht machen sollte. Ab Sommer 2004 wechseln nun mehr als 18 000 Mitarbeiter von privaten Wartungsfirmen zum britischen Schienennetzbetreiber Network Rail. Diese führt neu die Wartung selbst durch. Für diese Massnahme wurden Kosten- und Sicherheitsgründe angegeben. Damit wird ein weiterer Privatisierungsflop rückgängig gemacht.

Bei den teilprivatisierten Londoner U-Bahnen scheint

man jedoch noch nichts aus den fehlgeschlagenen Privatisierungsversuchen gelernt zu haben. Letztes Jahr sind wegen mangelnder Wartung drei U-Bahn-Unfälle passiert. Pannen gehören zur Tagesordnung. Insbesondere die als besonders marod geltende «Northern Line» hat bei den Einwohnern bereits den Spitznamen «Misery Line» erhalten. Auch die stark frequentierte «Central Line» war letztes Jahr mehrere Wochen geschlossen. Bedenklich ist, dass beim Unfall im letzten Oktober die gebrochene Schiene, die den Unfall verur-

sachte, erst 24 Stunden vorher durch einen Mitarbeiter eines Privatunternehmens kontrolliert wurde. Die Teilprivatisierung der Londoner U-Bahn wurde gegen den Widerstand der Stadtverwaltung durch die britische Regierung durchgesetzt. Die Privaten hatten versprochen, in den kommenden 30 Jahren über 40 Mrd. Euro in die marode Infrastruktur zu investieren. Zurzeit bleibt die traurige Annahme, dass es wohl noch weiterer Unfälle bedarf, bevor auch diese Teilprivatisierung rückgängig gemacht werden wird. Wir bleiben dran. DUT



Berner Trams für Rumänien

Als Standard-Trams prägten die so genannten 5er-Trams mehr als fünf Jahrzehnte das Stadtbild Berns. Bis im Frühling verschwinden nun die zehn Tramzüge. Neun verschenkt Bernmobil auf Vermittlung des Staatssekretariats für Wirtschaft an die rumänische Stadt Iasi, ein kompletter Tramzug bleibt beim Tramverein Bern. Damit die aussergewöhnlichen Trams in die osteuropäische Stadt transportiert werden können, muss sichergestellt sein, dass der Empfänger in der Lage ist, Revision und Unterhalt der Fahrzeuge ausführen zu können. Nur so können sie längerfristig eingesetzt werden und zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs beitragen. Die rumänische Stadt Iasi mit rund 335 000 Einwohnern verfügt über ein 80 Kilometer langes Tramnetz (sowie ein 30 Kilometer langes Trolleybusnetz), die Verkehrsbetriebe beschäftigen 1200 Mitarbeiter. Auf dem Netz verkehren bereits Fahrzeuge aus dem Bestand von Stuttgart und Augsburg. An den 5er-Trams war auch die argentinische Stadt Rosario interessiert. Doch fehlte dort gemäss einer Mitteilung von Bernmobil die nötige Infrastruktur, um die Trams auch einzusetzen. ohs

ICE-Züge Zürich–München stehen auf dem Abstellgleis

19 ICE der Baureihe 605 der Deutschen Bahn stehen still. Sie wurden aus dem Verkehr gezogen, weil sie mit nicht funktionierender Neigetechnik die Kunden verärgerten oder sogar zu Unfällen führten. Doch das letzte Wort ist wohl noch nicht gesprochen.



Foto: DB AG/Bedeschinski

Aus dem Verkehr gezogen: die Intercity-Express mit Neigetechnik und Dieselantrieb, die vor allem zwischen München und Zürich verkehrten.

Neben den drei lokbespannten und mit SBB-Wagenmaterial ausgestatteten EC-Zügen auf der Strecke Zürich–München–Zürich fuhr die Deutsche Bahn bis im vergangenen Dezember täglich ein ICE-TD-Zugpaar der Baureihe 605 in Doppeltraktion.

Zugegeben, diese Intercity-Express mit Neigetechnik und Dieselantrieb waren auf dieser Strecke ein Fremdkörper, sie waren jedoch der Vorbote einer beabsichtigten ICE-Verbindung im Zweistundentakt zwischen Zürich und München. Aber jetzt ist alles wieder einmal anders. Die im Jahre 2001 nach mehrmaligen Anläufen in Betrieb genommenen Züge verkehrten hauptsächlich auf der Achse Nürnberg–Dresden. Die Krankengeschichte dieser Baurei-

he füllte jedoch ganze Bundesordner, in denen auch Entgleisungen und Achsbrüche aufgelistet sind.

NEIGETECHNIK FUNKTIONIERTE SCHLECHT

Die von Siemens und Adtranz gebaute Neukonstruktion hat jedoch Betreiber und Kunden immer wieder verärgert, die Neigetechnik funktionierte in der Regel nicht. Siemens versuchte zwar zu retten, was noch zu retten war, und hat im letzten Herbst auch technische Änderungen vorgenommen, doch Ende Oktober 2003 hat die Deutsche Bahn entschieden, die Züge nicht mehr einzusetzen.

UNKLARE ZUKUNFT

Was mit den Zügen jetzt passieren soll, ist nicht das Hauptproblem der Benutzer der internationalen Verbindung Zürich–München. Es geht um etwas anderes: Nachdem inzwischen mit Hochdruck die Strecke Lindau–München für bogenschnelles Fahren ausgelegt wird (voraussichtliche Fertigstellung der Arbeiten: Dezember 2006), fragt sich Pro Bahn, mit welchen Fahrzeugen zu diesem Zeitpunkt auf einer noch nicht elektrifizierten Strecke mit Neigetechnik gefahren werden soll.

Aber die Deutsche Bahn kann ja die 19 Züge im Neuwert von über 150 Millionen Euro nicht einfach verschrotten. Es ist deshalb anzunehmen, dass das letzte Wort über einen Einsatz dieser Züge auf der Strecke Zürich–München noch nicht gesprochen ist.

DUT

Österreich: Grenzen überwinden

Der Schienenverkehr soll über die Grenzen hinweg verbessert werden. Dazu unterzeichneten die Schweiz und Österreich eine Eisenbahnvereinbarung.

Der Schienenverkehr soll über die Grenzen hinweg verbessert werden. Dazu unterzeichneten die Schweiz und Österreich eine Eisenbahnvereinbarung.

Ende Oktober 2003 haben die Verkehrsminister der Schweiz und von Österreich, Moritz Leuenberger und Vizekanzler Hubert Gorbach, eine Vereinbarung zur Verbesserung des Schienenverkehrs unterzeichnet. Das Abkommen hat das Ziel, den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu verbessern und damit Fahrzeitreduktionen auf den wichtigsten Linien zwi-

schen der Schweiz und Österreich zu realisieren. Betroffen sind davon vor allem die Verbindung Richtung Deutschland am Bodensee via Bregenz sowie die Arlberg-Strecke.

Eine Verbesserung des Trassees auf der österreichischen Strecke zwischen St. Margrethen und Bregenz ist überfällig. Der Zustand ist einer internationalen Strecke seit Jahrzehnten unwürdig und spottet jeder Beschreibung. Als Beispiel für den schlechten Zustand sind unter anderem die Langsamfahrstellen wegen vernachlässig-

tem Unterhalt sowie die unbewachten Bahnübergänge zu erwähnen.

Pro Bahn Schweiz wartet mit Spannung darauf, welche internationalen Fahrplanverbesserungen nach Österreich für Ende Jahr angekündigt werden. Allerdings ist auch nicht auszuschliessen, dass beim nächsten Fahrplanwechsel Österreich bereits wieder einen neuen Verkehrsminister hat und die vorgesehenen Investitionen in Eisenbahnprojekte wieder gestrichen werden. Es wäre nicht das erste Mal!

DUT

TGV Frankreich: Neue Strecken

Kurz vor Weihnachten und genau drei Monate vor den Regionalwahlen in Frankreich hat Premierminister Raffarin den Neu- und Ausbau von TGV-Strecken angekündigt. Vorgeschlagen wurden etwa die Projekte TGV Rhin-Rhône (Baubeginn im Jahre 2006 auf dem Abschnitt Dijon-Mulhouse); TGV Atlantique (Neubaustrecke Tours-Bordeaux, geplante Fahrzeit Paris-Bordeaux 2 Stunden 10 Minuten, heute 3 Stunden); TGV Est (Neubau Baudrecourt-Strasbourg, geplante Fahrzeit Paris-Strasbourg 1 Stunde, 50 Minuten, heute 4 Stunden); TGV Méditerranée (geplante Fahrzeit Paris-Barcelona 4 1/2 Stunden, heute über 8 Stunden). Zusammen mit den Strassenvorhaben sind auf der Liste der Regierung 50 grössere Projekte aufgeführt. **DUR**

Nordwestschweiz: Neugründung

Anfang Januar haben einige motivierte Mitglieder von Pro Bahn Schweiz in Basel die nötigen Schritte zur Reaktivierung der Sektion Nordwestschweiz beschlossen. Sie haben sich auch zur Mitarbeit im Vorstand und in anderen Chargen zur Verfügung gestellt. Die Generalversammlung findet am Samstag, 24. April, in Waldenburg statt. Dort führt die Waldenburgerbahn am Morgen durch das Depot und die

Werkstätte. Der statutarische Teil wird am Nachmittag im Restaurant Post durchgeführt. Die Mitglieder werden rechtzeitig eine persönliche Einladung mit Traktandenliste erhalten. Um jedoch die gesteckten Ziele mit erfüllen zu können, sind wir auf weitere freiwillige Mitarbeiter angewiesen. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, dann melden Sie sich doch bitte beim Präsidenten ad interim (Kontaktadresse siehe Seite 24). **HS**

Espace Mittelland sucht Präsidenten

Am Freitag, 19. März 2004, findet im Hotel Bern die 6. Mitgliederversammlung der Sektion Espace Mittelland statt. Nebst den statutarischen Traktanden wird sich ein Referent in ein aktuelles Thema vertiefen. Anträge an die Mitgliederversammlung müssen bis 20. Februar 2004 beim Präsidenten ad interim schriftlich eingereicht werden. Die Sektion Espace Mittelland freut sich, wenn sich an der Generalversamm-

lung noch weitere Mitglieder zur Mitarbeit in der Kerngruppe melden. Um an allen regionalen Verkehrskonferenzen und in allen Projektgruppen präsent zu sein, benötigen wir dringend weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es wäre vorteilhaft, wenn wir das Präsidentenamt wieder durch ein Mitglied aus der Sektion besetzen könnten. Fühlen Sie sich angesprochen? Dann melden sich (Adresse siehe Seite 24). **HS**

Sektion Zürich: Treffen im HB

Zu ihrer jährlichen Mitgliederversammlung trifft sich die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz am 20. März 2004 im Hauptbahnhof Zürich (10 Uhr). Dort findet auch der statutarische Teil statt. Alle Sektionsmitglieder werden dazu mit einem persönlichen Brief eingeladen. Interessenten sind an der Versammlung ebenfalls willkommen. **ohs**

ESPACE MITTELLAND: AUSFLUG IN DEN BERG

Der traditionelle Sektionsausflug führte Pro Bahn Espace Mittelland nach Mitholz zum BLS-Alptransit-Sondierstollen. Nach den Projekterläuterungen mit Informationen zur Geologie, Vermessung, Umwelt, Finanzierung und Sicherheit wartete der Stollenrundgang auf die Gruppe, wo wir die Arbeiten direkt verfolgen konnten. Zu Fuss besuchte die Gruppe darauf den Versuchstunnel Mitholz, wo eine Teststrecke installiert wurde. Unter fachkundiger Führung erhielten wir Einblick in die Themen Gewölbeverkleidung, Fahrbahn, Fahrleitung und Stromversorgung. Auf der Rückfahrt wurde natürlich «gefachsimpelt». Erfreulich am Ausflug war auch die Integration von zwei neuen Kerngruppenmitgliedern, welche nun tatkräftig die Sektion Bern Espace Mittelland unterstützen und damit helfen, die Herausforderungen anzupacken. **bb**

DV-Anmeldetalon

Anmeldetalon für die Delegiertenversammlung (3. April 2004) von Pro Bahn Schweiz in Zürich – mit Spezialfahrt nach Sihlbrugg.

- Ich nehme an der Extrafahrt nach Sihlbrugg teil (10.15 Uhr).
- Ich bin nur beim statutarischen Teil anwesend (14.15 Uhr).
- Ich bin bei der Extrafahrt sowie beim statutarischen Teil der Delegiertenversammlung anwesend.

(Zutreffendes ankreuzen und Talon bis 20. März 2004 einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich)

____Delegierte der Sektion: _____
____Mitglied ohne Stimmrecht: _____

Name/Vorname: _____
Adresse: _____
PLZ/Ort: _____

Pro Bahn: DV

Die diesjährige Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz findet am 3. April in Zürich statt. Die DV beginnt am Morgen auf dem Hauptbahnhof Zürich (10.15 Uhr): Mit der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) geht es nach Sihlbrugg, und zwar auf Strecken, die in der Regel nur von Güterzügen befahren werden. Lassen Sie sich diese Attraktion nicht entgehen! Der statutarische Teil wird um 14.15 Uhr in Zürich durchgeführt. Anmeldung erforderlich (siehe nebenstehenden Talon).

«Importierte Raucherhatz», «teure Bussen»

Der Raucher/Nichtraucher-Konflikt sorgt immer wieder für Diskussionen. So auch unser Beitrag über die BLS Lötschbergbahn AG, die die Raucherplätze weiter reduzieren will.

EINE LÄCHERLICHE ÜBERREAKTION

Als bekennender Raucher stört es mich natürlich, wenn Sie Ihre Zeitschrift zum Sprachrohr der aus den USA importierten Raucherhatz machen. Selbstverständlich möchte ich mit meinem Laster niemandem zur Last fallen, und ich bin auch dafür, dass Nichtraucher die Möglichkeit haben, in rauchfreier Umgebung zu leben. Wenn allerdings auch auf offenen Perons das Rauchen verboten werden soll und Rauchgeruch, der durch eine Abteiltüre dringt, ein Problem sein soll, dann betrachte ich das – nicht nur im Vergleich zu Auto-, Lastwagen- und Heizungsabgasen – als lächerliche Überreaktion. Haben Sie sich schon überlegt, wer in dieser immer intoleranter werdenden Zeit das nächste Feindbild abgeben soll? Lärmende Kinder? Gewisse penetrant parfümierte Dämchen? Touristen mit viel Gepäck? Natel-Süchtige? Dauerquassler? Musikhörer?

Wenn ich eine Fahrkarte kaufe, dann bezahle ich für eine Fahrt und nicht für eine

Entziehungskur. Und ich bin mir bewusst, dass ein Eisenbahnwagen nicht meine Stube ist. Es ist da weder so ruhig noch so bequem wie bei mir zu Hause und auch anders riecht. Und irgendwie hoffe ich immer noch, dass die Mehrzahl der Reisenden ähnlich denkt.

Jakob Walter, Neuhausen

STARRE BUSSENHÖHE

Dass man Schwarzfahrer büsst, ist meines Erachtens richtig und wichtig. Daneben kann es passieren, dass man im Zürcher Verkehrsverbund beispielsweise die Gültigkeitsdauer des Billetts um ein paar Minuten überzieht oder auch mal eine Zone zu wenig weit gelöst hat, weil das Münz nicht mehr reichte. Dass man auch in solchen Fällen eine Busse ausfällt, ist richtig, aber sie dürfte niemals in der gleichen Höhe sein wie bei Leuten, die überhaupt kein Billett haben. Die SBB sollten auch unterscheiden können zwischen ganz unterschiedlichen Tatbeständen.

Franz Federer, Dietikon

ENTTÄUSCHT ÜBER DIE FORMATÄNDERUNG

Ich habe die neueste Ausgabe des «InfoForum» erhalten und bin enttäuscht über die Formatänderung, die eine Ablage unter normalen Bedingungen nicht erlaubt. Schade!

Hans Kümin, Egg

Anmerkung der Redaktion:

Das Format von «InfoForum» entspricht tatsächlich nicht mehr der gängigen A4-Norm. Allerdings werden heute zahlreiche Fachpublikationen ebenfalls in variablen Formaten angeboten. Es sind vor allem optische und gestalterische Gründe, die uns zum neuen Format bewegt haben. Eine einfache Alternative zum gewohnten Bundesordner bietet sich etwa in den – normierten – Archivschachteln (erhältlich in jeder Papeterie) oder in den Kunststoff-Sammelboxen. Diese haben zudem den Vorteil, dass sie im Büchergestell durch ihre Farben zusätzlich auffallen – so dass das «InfoForum» nicht einfach in einem Ordner vergessen geht. pbs

Impressum

HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz
Postfach, 8023 Zürich
www.pro-bahn.ch

REDAKTION

Otto Hostettler (ohs)
A.-Moserstrasse 30
2503 Biel, T 032 365 33 77
otto.hostettler@textbuero.ch

MITARBEIT

Edwin Dutler (DUT), Christof Pfeiffer (chp), Gerhard Bohli (gb), Hans Schärer (HS), Silvio Tedaldi (sTe), Kurt-W. Lüthi (kwL), Bernhard Ledermann (blb), Sarah Zurbuchen.

KORREKTORAT

aaa-zzz GmbH
Hintere Hardaustasse 20
4900 Langenthal
mail@aaa-zzz.ch

INSERATE

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Postfach 8326, 3001 Bern
T 031 300 63 84
F 031 300 63 90
inserate@staempfli.com

DRUCK

Stämpfli AG
3001 Bern, T 031 300 66 66

GRAFISCHES KONZEPT

gs graphic-studio gmbh
Wägitalstrasse 22
8854 Siebnen
www.graphic-studio.ch

AUFLAGE

6000 Ex. (Wempf-Auflage:
1700 Ex.); 4 x jährlich

Pro Bahn Schweiz ist Mitglied bei:
Europäischer Fahrgastverband (EPF),
Europäischer Verband für die
Entwicklung des Schienenverkehrs (AEDTF).

Sektion Ostschweiz besichtigt SOB

Am 20. März 2004 findet die Mitgliederversammlung der Sektion Ostschweiz statt. Treffpunkt: Bahnhof Herisau vor dem Expressbüffet (9.10 Uhr). Das Programm beinhaltet die Besichtigung von Werkstatt und Depot der SOB. Anschliessend erfolgt der Transfer zum Hotel Herisau. Nach dem Mittagessen findet der statutarische Teil statt. Im dritten Teil werden Walter

Schwendener (SBB Region Graubünden Walensee) und Felix Gemperle (SBB Region Säntis Bodensee) das regionale Fahrplan- und Dienstleistungsangebot ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 vorstellen. Das Detailprogramm finden Sie unter www.pro-bahn.ch. Anmeldungen und Auskünfte bei Präsident Hans Schärer (Adresse siehe Seite 24). HS

Werden Sie Mitglied bei Pro Bahn

Sind Sie regelmässiger Kunde des öffentlichen Verkehrs und wollen nicht, dass das Angebot von Bahn, Bus und Tram zusammengespart statt ausgebaut wird? Dann werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz.

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Fr. 45.–) | <input type="checkbox"/> Partnermitglied (Fr. 25.–) |
| <input type="checkbox"/> AHV/IV (Fr. 30.–) | <input type="checkbox"/> Schüler/Studenten (Fr. 20.–) |
| <input type="checkbox"/> Firmen (min. Fr. 500.–) | <input type="checkbox"/> Gemeinden (Fr. 200.–) |
| <input type="checkbox"/> Vereine/Verbände/IG (Fr. 100.–) | (Zutreffendes ankreuzen) |

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

(Talon ausschneiden und einsenden: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich)

Sponsoren und Gönner

Unterstützen auch Sie Pro Bahn Schweiz: Mit einem Gönnerbeitrag (mindestens 500 Franken) zeigen Firmenmitglieder, dass sie die Arbeit der Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Tramkunden schätzen.

Neben Gönnern und Sponsoren sind auch mehrere Gemeinden bei Pro Bahn Schweiz Mitglied:

Elgg (ZH), Läuelfingen, Rüti (ZH), Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.

Übrigens: Pro-Bahn-Mitglieder, die ein neues Firmenmitglied werben, erhalten 20 Prozent des ersten bezahlten Jahresbeitrags.



gs graphic-studio gmbh
network publishing



Kontakte

GESCHÄFTSLEITUNG

Edwin Dutler, Präsident

Staffelackerstr. 19
8953 Dietikon
T 01 741 49 90
N 079 401 05 40
edwin.dutler@swissonline.ch

OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident

Falletenbachstrasse 5
8867 Niederurnen
T 055 610 24 03
h.schaerer@graphic-studio.ch

ESPACE MITTELLAND

Hans Schärer, Präsident a. i.

Falletenbachstrasse 5
8867 Niederurnen
T 055 610 24 03
h.schaerer@graphic-studio.ch

ZÜRICH

Christof Pfeiffer, Präsident

Heiligbergstrasse 14
8450 Andelfingen
T 052 317 17 84
pfiff@swissonline.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Hans Schärer

(siehe Sektion Ostschweiz)

TESSIN

Giovanni Ruggia

Contrada del Torchio
6934 Bioggio
T 091 605 48 18
rugadapura@ticino.com

Hier...

... könnten Sie mit Ihrem Inserat auf Ihre Produkte und Dienstleistungen aufmerksam machen!

Ihr Partner für Inserate im «InfoForum» von Pro Bahn Schweiz.

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölflistrasse 1
3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 63 84
Fax +41 (0)31 300 63 90
E-Mail inserate@staempfli.com