

Der Bund setzt den SBB Ziele für vier Jahre

Da der Bund Alleinaktionär der SBB AG ist, hat der Bundesrat für die Jahre 2007 bis 2010 die strategischen Ziele festgesetzt. Dabei berücksichtigt er die unternehmerischen Freiheiten der SBB. Die Zielsetzungen richten sich an die SBB AG sowie an deren Tochtergesellschaften.

Der Bundesrat hat in den strategischen Zielen für die Jahre 2007 bis 2010 die bisherige Stossrichtung im Grundsatz bestätigt. Die SBB haben in allen Bereichen sehr anspruchsvolle Vorgaben erhalten. So sollen die Erträge des Immobilienbereiches wesentlich zur Sanierung der SBB-Pensionskasse beitragen und die Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund jedes Jahr um 150 Millionen Franken ergänzen.

In den allgemeinen Zielen verlangt der Bundesrat eine Steigerung des Kundennutzens und einen massgeblichen Beitrag zur Verkehrsverlage-



Foto: SBB

Bundesrat gibt den Takt vor. Der Bundesrat verlangt von den Divisionen Personen- und Güterverkehr der SBB positive Jahresergebnisse. Der Personenverkehr soll weiterhin einen überproportionalen Anteil am Wachstum übernehmen.

Inhalt

Thema: Zielsetzungen
 Der Bund setzt den SBB Ziele – Zielsetzungen: Kommentar von Pro Bahn Schweiz – Zusammenarbeit erlaubt 1-2

Aktuell
 Pro Bahn spricht sich gegen die Porta Alpina aus 3
 Zuschläge in Taktzügen – SSIF uneinsichtig 4
 Für die Sicherheit im Einsatz 5
 Chefwechsel bei den SBB 7

Hintergrund
 Neuanfang für Boncourt-Delle, für Bus Ostschweiz und für die Bodenseeschiffahrt 9,10,11

International
 Viele Wege führen an der Schweiz vorbei 13

Aus den Sektionen
 Zürich will hoch hinaus 14

Kurz notiert
 Railcitys mit Kamera, Bahnfahren ohne Geld, Deutsche Bahn mit Luxus 5,8,12

Impressum
 Kontakte Pro Bahn Schweiz .. 2/15

... rung vom privaten zum öffentlichen Verkehr, selbstverständlich auf dem gleich hohen Sicherheitsniveau wie bisher.

PERSONENVERKEHR HAT PRIORITÄT

Der Personenverkehr soll auch nach der Inbetriebnahme von Bahn 2000 einen überproportionalen Anteil am Wachstum übernehmen, ebenso sieht der Bundesrat beim internationalen Verkehr noch Wachstumspotenzial. Beim Regionalverkehr ist die Leistung pro Abgeltungsfranken kontinuierlich zu verbessern.

Beim Güterverkehr soll im Geschäftsfeld International die eingeschlagene Transit-

strategie fortgeführt werden, das Verkehrsvolumen ist hier einerseits zu steigern, zudem muss das internationale Geschäft profitabel betrieben werden. Auch das Geschäftsfeld Schweiz ist auf die Bedürfnisse der Wirtschaft auszurichten und eigenwirtschaftlich zu betreiben.

JAHRESGEWINN SOLL «ANGEMESSEN» SEIN

Die Personalpolitik der SBB soll weiter fortschrittlich und sozialverantwortlich sein. Eine zeitgemässe Lehrlingsausbildung wird ebenso erwartet wie die Möglichkeit zur Aus- und Weiterbildung.

Bei den finanziellen Zielen erwartet der Bundesrat von

den SBB einen angemessenen Jahresgewinn. Die Divisionen Personen- und Güterverkehr müssen ein positives Jahresergebnis erzielen. Der Gewinn soll für die Weiterentwicklung im Güter- und Personenverkehr, sprich Investitionen in die Geschäftsentwicklung und ins Rollmaterial, die Beteiligung an der Sanierung der SBB-Pensionskasse und die oben erwähnten Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur verwendet werden. Der Verwaltungsrat der SBB muss dem Bundesrat jährlich Bericht abstellen.

Edwin Dutler
 Kommentar auf Seite 2

Die strategischen Ziele im Internet: www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/6341.pdf



Foto: pbs

Editorial

Die schweizerische Bevölkerung liebt den öffentlichen Verkehr und die Betreiber von Bahn, Bus und Schiff geniessen eine hohe emotionale Verbundenheit. Von solcher Wertschätzung können Grossbanken und privatisierte Telekommunikationsanbieter nur träumen.

Im Zuge der kommenden Ausschreibungen von Bahn- und Buslinien werden vermehrt ausländisch kontrollierte Verkehrsunternehmen versuchen, einen Teil des Kuchens zu ergattern. Hier sind die politischen Gremien gefordert. Es kann nicht sein, dass die billigste Offerte den Zuschlag erhält. Zuverlässigkeit, Qualität des eingesetzten Materials, Umweltaspekte und die Zufriedenheit des Personals sind Faktoren, welche in Zahlen schwer messbar sind. Doch man ist gut beraten, diese weichen Faktoren und die Emotionen in der Bevölkerung ebenfalls stark zu gewichten.

Dass in den letzten Monaten ein Regierungsmitglied wegen einer Vergabe bedroht wurde, ist sehr bedauerlich und dient der Sache nicht. Doch die kommenden Vergabungen müssen sehr subtil angegangen werden. Eine Buchhaltermentalität führt nicht zum Ziel.

Edwin Dutler, Präsident

Zielsetzungen: Kommentar von Pro Bahn Schweiz

Beim Analysieren der sechsseitigen durch den Bundesrat vorgegebenen strategischen Ziele an die SBB stellen wir Folgendes fest:

Für alle Divisionen wird grundsätzlich mehr Leistung und Qualität verlangt, dies ist in der Regel mit gleich viel oder weniger Geld zu erbringen. Eine Änderung der politischen Rahmenbedingungen sucht man aber vergebens. Ob diese Gleichung aufgehen kann, ist mehr als fraglich. Eine Zitrone kann bekanntlich nur einmal ausgepresst werden, dann geht es an die Substanz. Und das Ergebnis ist immer das gleiche: Zuerst leidet das Personal, dann die Kunden.

Interessant ist es natürlich, die neuen Ziele mit den bisherigen Strategien des Bundesrates für die Jahre 2003–2006 zu vergleichen. Und dabei konstatiert man, dass die meisten Ziele nicht neu definiert wurden, sondern dass es sich mehrheitlich um eine Fortschreibung der bisherigen Vorgaben handelt. Aber der Bundesrat hat bei verschiedenen Punkten Präzisierungen und klarere Formulierungen verwendet. So fällt zum Bei-

spiel auf, dass insbesondere beim internationalen Personenverkehr neu ein überproportionales Partizipieren am Verkehrswachstum verlangt wird, eine Zielsetzung, die von Pro Bahn Schweiz voll geteilt wird. Dem unsinnigen Kurzstreckenluftverkehr ist mit innovativen Angeboten endlich Paroli zu bieten. Im internationalen Personenverkehr haben die SBB und ihre Partnerbahnen im Ausland respektive ihre Partnerorganisationen betreffend Qualität, Pünktlichkeit, Angebotskonzepte und Fahrplanangebot noch einige Hausaufgaben zu erledigen.

Zu bedenken ist auch, dass die vorgegebenen finanziellen Ziele des Bereiches Immobilien nur durch eine spürbare Preispolitik realisiert werden können, welche die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs früher oder später empfindlich merken werden. Hier wurde unseres Erachtens die Messlatte zu hoch angesetzt. **Edwin Dutler**

Kooperationen erlaubt

In ihren Zielsetzungen gestattet die Landesregierung den Bundesbahnen ausdrücklich Kooperationen mit anderen Unternehmen, auch mit solchen im Ausland: Die SBB können unter Berücksichtigung der Leistungsvereinbarung und im Rahmen ihrer finanziellen und personellen Möglichkeiten im In- und Ausland Kooperationen (Beteiligungen, Allianzen, Gründung von Gesellschaften usw.) eingehen, wenn diese das Kerngeschäft im Inland unterstützen oder eine andere strategisch-industrielle Logik aufweisen, zur Erreichung der strategischen Ziele und langfristig zur Sicherung oder Steigerung des Unternehmenswertes beitragen. **bw**

Impressum

HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz
Interessenvertretung
der Bahn-, Bus- und Tramkunden
Postfach, 8023 Zürich
T 044 741 49 90
N 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch
info@pro-bahn.ch

REDAKTION

Brigitte Walser (bw)
Weiermattstrasse 22
3027 Bern, T 031 992 65 89
b.walser@gmx.ch

MITARBEIT

Gerhard Bohli (gb), Edith Dutler, Edwin Dutler (DUT), Hans Holenweg, Kurt-W. Lüthi, Willi Rehmann (wr), Hans Schärer (HS), Peter Schläppi, Kurt Schreiber, Kurt Senn, Silvio Tedaldi

KORREKTORAT

Yvonne Schär
Hintere Hardaustasse 20
4900 Langenthal
yschaer@freesurf.ch

INSERATE

Stämpfli Publikationen AG
Inseratemanagement
Postfach 8326
3001 Bern
T 031 300 63 88
F 031 300 63 90
inserate@staempfli.com

DRUCK

Stämpfli Publikationen AG
Postfach 8326
3001 Bern
T 031 300 66 66

GRAFISCHES KONZEPT

gs graphic-studio gmbh
Wägitalstrasse 22
8854 Siebnen
T 055 450 80 80
www.graphic-studio.ch

AUFLAGE

2300 Exemplare

4 x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABEN

Die nächsten Ausgaben der Zeitschrift InfoForum von Pro Bahn Schweiz erscheinen:
Nummer 2/07: 15. Juni 2007 (Inserateschluss: 11. Mai 2007)
Nummer 3/07: 21. Sept. 2007 (Inserateschluss: 17. Aug. 2007)
Nummer 4/07: 7. Dez. 2007 (Inserateschluss: 2. Nov. 2007)

Pro Bahn spricht sich gegen die Porta Alpina aus

So verlockend eine zusätzliche Nutzung des Gotthard-Basistunnels scheinen mag: Aufwand und Ertrag stehen bei der Porta Alpina in keinem Verhältnis. Zu diesem Schluss kommt ein Gutachten von Pro Bahn, das vom Verein eingehend diskutiert wurde.

Die Planungskonferenz von Pro Bahn hat sich am 7. Dezember 2006 eingehend mit der Idee einer Zwischenstation im Gotthard-Basistunnel befasst. Als Entscheidungs- und Diskussionsgrundlage diente der Planungskonferenz ein verkehrliches Gutachten ihres Mitglieds Silvio Tedaldi (Teding Verkehrsplanung).

WAS IST DIE PORTA ALPINA?

Die Porta Alpina würde der Region Sedrun einen Anschluss an die Neat ermöglichen. Benutzt werden sollen die für Evakuierungs- und Bergungszwecke ohnehin einzurichtenden Notfall-Perrons der Multifunktionsstelle Sedrun, wo an der «Porta Alpina» genannten Station fahrplanmässig Züge halten würden. Von dort wäre zu Fuss oder mittels Elektrobussen eine Verbindung zum Fuss des Vertikalschachts vorgesehen. In einem Lift würden die ankommenden und abfahrenden Fahrgäste die Höhendifferenz von ungefähr 800 Metern überwinden. Die Verbindung zwischen Sedrun samt der bestehenden Station der Matterhorn-Gotthard-Bahn

und dem Schachtkopf mit der Liftstation erfolgte mit konventionellen Bussen, welche die eine Hälfte auf öffentlichen Strassen, die andere Hälfte im Zugangsstollen der Neat zurückzulegen hätten. Soweit das offizielle Projekt, für welches der Bündner Soverän wie auch die eidgenössischen Räte je einen Kredit für vorsorgliche Massnahmen innerhalb des im Bau befindlichen Tunnelsystems genehmigt haben.

AUFWAND UND ERTRAG

So verlockend der Gedanke einer zusätzlichen Nutzung des Gotthard-Basistunnels auf den ersten Blick auch scheinen mag, so stellten sich schon im Gutachten, vor allem aber auch in der Diskussion, bald grundsätzliche Fragen, beispielsweise über das Verhältnis von Aufwand und Ertrag. Es wäre ja an und für sich gut, die obere Surselva besser und schneller mit der übrigen Welt zu verbinden. Die Verbesserungen beschränken sich allerdings auf einen kleinen Bereich am obersten Vorderrhein. Ist dies wirklich ein wichtiges Projekt für den öffentlichen Verkehr? Ist dieses

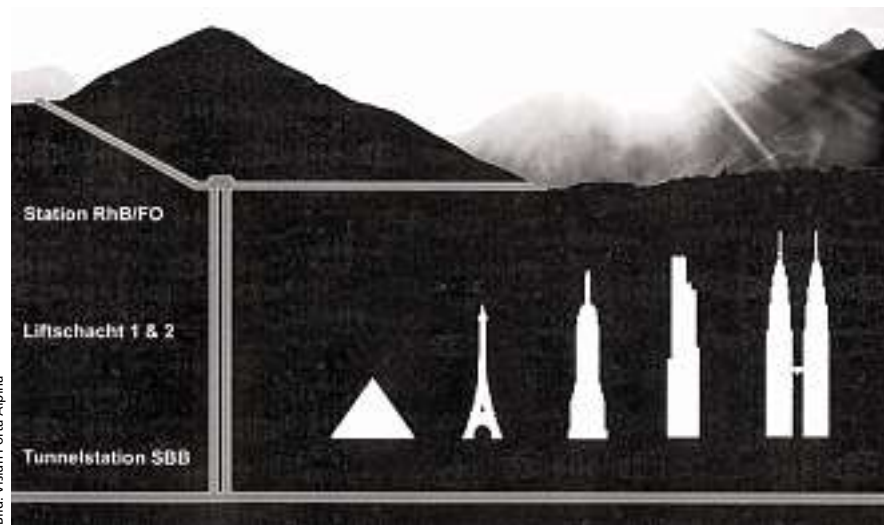


Bild: Vision Porta Alpina

Unattraktive Transportkette: In einem Lift müssten die ankommenden und abfahrenden Fahrgäste die Höhendifferenz von ungefähr 800 Metern überwinden.

Projekt auch in dem Sinne finanzierbar, dass im Gegenzug keine schmerzhaften Abstriche bei anderen, aus Sicht von Pro Bahn unverzichtbaren Erhaltungs- und Ausbau-Massnahmen des öffentlichen Verkehrs vorgenommen werden müssen?

Es ist, aufgrund der offensichtlichen Mängel des offiziellen Projekts (zu schmale Perrons, unattraktive Transportkette, welche mehrmaliges Umsteigen erforderlich macht, geringe Kapazität, Sicherheitsprobleme), damit zu rechnen, dass die erforderlichen Verbesserungen zu Kostensteigerungen führen, was

die beschriebenen Schwierigkeiten noch verschärft.

UNTAUGLICHE LÖSUNG

Aufgrund dieser schwerwiegenden ungelösten Fragen wird das Projekt Porta Alpina in der vorliegenden Form von Pro Bahn als untauglicher, zum Scheitern verurteilter Lösungsansatz eingestuft, welcher nicht weiterverfolgt werden sollte. Andere Vorhaben des öffentlichen Verkehrs werden als viel wichtiger betrachtet.

Silvio Tedaldi

Der vollständige Bericht im Internet: www.pro-bahn.ch (Rubrik Zentralvorstand, Vernehmlassungen)

Änderung im Gesetz: Straftaten werden verfolgt

Mehr Sicherheit für die Kundinnen und Kunden und das Personal im öffentlichen Verkehr.

Seit Januar müssen strafbare Handlungen gegen das Personal des öffentlichen Verkehrs von Amtes wegen verfolgt werden, sie sind in jedem Fall ein Officialdelikt. Die entsprechende Änderung des Personenbeförderungsgesetzes wurde verabschiedet und in

Kraft gesetzt. Pro Bahn Schweiz hat sie bei der Vernehmlassung voll unterstützt.

Bisher mussten die betroffenen Angestellten selbst formell Anzeige erstatten, wenn sie Opfer von strafbaren Handlungen wurden. Neu sind die Behörden verpflicht-

et, von sich aus eine Strafverfolgung aufzunehmen, sobald sie von einer strafbaren Handlung gegen das Personal eines Transportunternehmens des öffentlichen Verkehrs Kenntnis erhalten. Der Verband öffentlicher Verkehr hat sich stark für diese Änderung

eingesetzt, weil diese dem Personal den Rücken stärkt und die Hemmschwelle für Angriffe erhöht. Pro Bahn Schweiz begrüsst die Neuerung ebenfalls und betrachtet sie als wichtigen Beitrag zur Sicherheit im öffentlichen Verkehr.

Edwin Dutler

Die SBB erweitern ihre Rollmaterial-Flotte

Für den Regionalverkehr sind bei Bombardier 140 neue klimatisierte Niederflurwagen bestellt. Für die S-Bahn Zürich beabsichtigen die SBB, rund je 100 neue Doppelstock-Triebzüge und Niederflur-Zwischenwagen auszuschreiben.

Die bei den Reisenden recht beliebten Einheitswagen IV (EW IV) werden aufgewertet. In einem ersten Schritt werden die bereits modernisierten Wagen mit dem neuen schwarz-weißen Anstrich gemäss den Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr (BAV) für den Lötschberg-Basistunnel ausgerüstet.

In einem zweiten Schritt werden ab dem Jahre 2008 bei den noch nicht modernisierten Fahrzeugen alle Fenster

und Bodenbeläge ersetzt. Der Anstrich, die Bepolsterung, die Beleuchtung und das geschlossene Toilettensystem werden analog den bereits modernisierten Wagen durchgeführt.

140 NEUE WAGEN

Für den Regionalverkehr wurden bei Bombardier in Ville-neuve 140 neue klimatisierte Niederflurwagen bestellt, und zwar 84 Wagen mit 1. und

2. Klasse sowie 56 Wagen nur mit 2. Klasse, welche die alten Zwischenwagen in den NPZ ersetzen sollen.

AUSNAHME ZÜRICH

Mit der vorgesehenen Klimatisierung und der Modernisierung der NPZ-Trieb- und -Steuergewagen zum MPZ (wir haben im InfoForum 03/06 darüber berichtet) wird das zukünftige Rollmaterial für den Regionalverkehr den heutigen Bedürf-

nissen der Kundinnen und Kunden im Regionalverkehr entsprechen.

Eine Ausnahme ist die S-Bahn Zürich. Bis auch hier nur noch klimatisierte und mit geschlossenem Toilettensystem ausgerüstete Züge verkehren, geht es länger. Aber die SBB beabsichtigen, zwischen 90 und 120 neue Doppelstock-Triebzüge sowie 113 Niederflur-Zwischenwagen für die bestehenden Doppelstockzüge auszuschreiben. Edwin Dutler



Modelbilder: SBB

Innenansicht: die zweite Klasse der neuen Niederflurwagen. Von oben: rechts ein AB-Wagen mit WC und 61 Sitzplätzen (37 Plätze zweite Klasse und ganz rechts 24 Plätze erste Klasse).



Zuschläge in Taktzügen im Centovalli – SSIF uneinsichtig

Nach der Intervention von Pro Bahn hat die SSIF die Zuschläge zwar auf die italienische Strecke begrenzt, sie beharrt aber auf deren Einführung.

Im letzten InfoForum haben wir berichtet, dass unser Ressort Fahrplan bei der Società subalpina di imprese ferroviarie (SSIF) wegen den Zuschlägen in Taktzügen im Centovalli interveniert hat. Gleichzeitig haben wir das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsinstanz sowie den Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) orientiert.

Zuerst das Positive. Sowohl das BAV als auch der VÖV haben sofort Abklärungen vorgenommen und uns innert kurzer Zeit ausführlich infor-

miert. Auch die SSIF hat reagiert und begründet die Zuschläge damit, dass der Einsatz von neuem Rollmaterial mit gehobenem Komfort diese Zuschläge rechtfertigt. Ausserdem hat die SSIF auf ähnliche Züge bei der Matterhorn-Gotthard-Bahn und bei der Rhätischen Bahn verwiesen und festgestellt, dass ihre Zuschläge weit geringer ausfallen.

Nach der Intervention von Pro Bahn Schweiz hat die SSIF im Kursbuch die Zuschläge auf die italienische Strecke Domo-

dossola-Camedo begrenzt, im Fahrplanentwurf war der Zuschlag noch für Domodossola-Locarno vorgesehen. Und da die SSIF für die italienische Strecke keine Abgeltung erhält, ist dies im Prinzip zulässig. Deshalb können weder das zuständige Bundesamt noch der VÖV rechtlich etwas dagegen unternehmen, auch wenn beide Organisationen mit den vorgesehenen Zuschlägen ebenfalls nicht einverstanden sind.

Ab 1. April 2007 ist ein Zug je Richtung zuschlagspflich-

tig, ab 10. Juni drei Züge je Richtung. Die zuschlagspflichtigen Züge verkehren ab Domodossola um 09.42 Uhr, 11.40 Uhr und 12.05 Uhr, ab Locarno um 14.55 Uhr, 16.12 Uhr und 16.42 Uhr.

Der Zuschlag soll 1.50 Euro betragen und wird im Zug eingekassiert werden, er kann vor der Reise in der Schweiz nicht gekauft werden.

Das Zugspersonal wird zweifellos seine Freude und seinen Spass an dieser unsinnigen Arbeit haben!

Edwin Dutler

Für die Sicherheit im Einsatz

Die SBB beschaffen neue Lösch- und Rettungszüge (LRZ). Sie werden zwischen März 2008 und Mai 2009 in Betrieb genommen.



Foto: SBB
Fotos: SBB

Selbst fahrender Lösch- und Rettungszug der SBB, geeignet für die Brandbekämpfung in langen Bahntunnels.

Bei den neuen Lösch- und Rettungszügen (LRZ) handelt es sich um dreiteilige selbst fahrende Kompositionen, für die der SBB-Verwaltungsrat 69,5 Millionen Franken bewilligt hat. Die LRZ ersetzen Züge aus dem Jahre 1976, die bisher mit Diesellokomotiven gezogen werden mussten. Die neuen LRZ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern bestehen aus einem Löschwagen mit Wasser, Schaum und Pulvermitteln, einem Gerätewagen für die Strom- und Atemluftversorgung sowie einer Rettungseinheit zur Evakuierung von Reisenden. Dank seinen Selbstfahreigenschaften kann

das Rettungsfahrzeug unabhängig von der Lösch- und Geräteeinheit verletzte Personen retten oder Fahrgäste bergen. Die Innenräume des LRZ stehen unter Überdruck, sodass bei einem Brand im Tunnel kein Rauch eindringen kann und das Tragen von Atemschutzgeräten im Fahrzeug nicht notwendig ist. Ein LRZ führt 760 000 Liter Atemluftvorrat mit, um während drei Stunden über 100 Personen mit Frischluft zu versorgen. Zwei auf dem LRZ montierte Wasser- und Schaumwerfer haben eine Wurfweite von rund 70 Metern.

TUNNELS UND BRÜCKEN

Die SBB-Betriebswehr kommt mit ihren LRZ bei Schadensereignissen auf dem Bahngelände oder in dessen unmittelbarer Umgebung zum Einsatz. Sie ist spezialisiert für Einsätze auf schwer zugänglichen Strecken wie in Tunnels und auf Brücken. Die LRZ rücken im Ereignisfall aus und intervenieren an den meisten Orten auf

dem Eisenbahnnetz, in Zürich zum Beispiel mit Ausrückzeit von fünf Minuten. Als Entpannungsfahrzeuge können die LRZ auch Züge abschleppen.

BETRIEBSWEHR

Als gewichtiger Teil des Störungsmanagements trägt die Betriebswehr mit ihren LRZ zur Entpannung und zum Beheben von Schäden bei. Für den Schutz von Menschen, Umwelt und Material bilden 191 vollamtliche Berufsleute den Kern der SBB-Betriebswehr, und zwar an den Standorten Genf, Lausanne, Brig, Bern, Biel, Basel, Olten, Erstfeld, Airolo, Bellinzona, Brugg, Rapperswil, Zürich, Winterthur und St. Gallen. Dazu kommen je 20 Berufsleute im Milizsystem an den Standorten Chiasso und im Rangierbahnhof Limmattal. Zusätzlich betreibt die BLS einen Rettungszug moderner Bauart, der mit der Eröffnung des Basistunnels von Spiez nach Frutigen verlegt wird.

Edwin Dutler



Innenansicht des Rettungswagens.



Alle Railcitys überwacht

Seit November 2006 werden alle Railcity-Bahnhöfe in der Schweiz aus Sicherheitsgründen mit einem Videokameranetz überwacht. Auch soll mit diesen Massnahmen gegen den Vandalismus angeköpft werden. HS

Sparpaket der SBB

Mit einem Sparpaket wollen die SBB ab dem Jahr 2008 jährlich 34 Millionen Franken einsparen. Bis Ende 2007 gehen rund 100 Stellen verloren. Vom Stellenabbau sind die Bereiche Finanzen, Personal, Kommunikation und das Generalsekretariat betroffen. Die Reisenden bekommen diese Massnahmen nicht zu spüren, bekräftigen die SBB. HS

BLS erhält Gütesiegel

Der Geschäftsbereich Personenverkehr der BLS hat im Dezember 2006 das begehrte Zertifikat gemäss der ISO-Norm 9001:2000 erhalten. Pro Bahn Schweiz freut sich mit der BLS und gratuliert herzlich. DUT

Doppelspur Bubikon–Rüti wurde eingeweiht

Die Bahnstrecke zwischen Rapperswil und Zürich ist die am schnellsten befahrene Regionalzuglinie der Schweiz.

Ende November 2006 weihten Rita Fuhrer, Regierungsrätin des Kantons Zürich, und Hansjörg Hess, Leiter SBB-Infrastruktur, als Teil der dritten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn die neue, rund zwei Kilometer lange Doppelspur zwischen Bubikon und Rüti nach nur 15 Monaten Bauzeit ein.

Dank dieser Doppelspurinsel ist es möglich, einen durchgehenden Viertelstundentakt mit den beiden Linien S 5 und S 15 anzubieten. Alle 7½ Minuten findet eine Zugkreuzung statt. Seit dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember ver-

kehrt von Montag bis Freitag bis 20 Uhr neben der integralen S 5 im Halbstundentakt immer die um 15 Minuten verschobene neue S 15. Diese vermittelt in Zürich ideale Anschlüsse zu und von den Schnellzügen.

Die ganze Bahnstrecke zwischen Rapperswil und Zürich ist die am schnellsten befahrene Regionalzuglinie der Schweiz mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 81 Kilometern pro Stunde. Seit der Eröffnung der Zürcher S-Bahn im Jahre 1990 hat sich die Frequenz der Pas-

sagiere mehr als verdoppelt. Der Pendleranteil Richtung Zürich beträgt für den öffentlichen Verkehr mehr als 70 Prozent und der Kostendeckungsgrad liegt über 100 Prozent. Diese Entwicklung hatte aber auch einen Nachteil: Trotz dreiteiliger Kompositionen mit einer Länge von 300 Metern und zusammen über 1000 Sitzplätzen mussten viele Pendler mit Stehplätzen vorliebnehmen. Dem wird nun mit dem regelmässigen Viertelstundentakt abgeholfen. Erfreulich ist, dass das Bauwerk mit einem

Kostenvoranschlag von 45 Millionen Franken bloss rund 30 Millionen kostet. Folgende Gründe haben dazu geführt: günstigere Bauvergabe, gutes Wetter, nichts Unvorhergesehenes und keine Unfälle.

Die beiden Referenten betonten, dass die Verkehrsentwicklung im Kanton Zürich nicht abgeschlossen sei und bald die vierte Teilergänzung der S-Bahn sowie der Bahnhof Zürich-Löwenstrasse und die Kapazitätserweiterung zwischen Zürich und Winterthur in Angriff genommen werden sollen.

Kurt Senn



CISALPINO & TAXI IN MAILAND, Venedig, BOLOGNA, FLORENZ



**Das Angebot jetzt neu
auch in Bologna und Florenz!**

*Sie haben es nach Ihrer Ankunft eilig?
Vermeiden Sie Wartezeiten am Taxistand
und buchen Sie Ihr Taxi direkt im Cisalpino!
Das Angebot gilt für alle Cisalpino-Neigezüge.*

CISALPINO
www.cisalpino.com



Chefwechsel bei den SBB

Am 28. Dezember 2006 reiste der neue SBB-Chef Andreas Meyer im ICE der Deutschen Bahn an und wurde von seinem Vorgänger Benedikt Weibel und Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d'Epinaim im Bahnhof Basel feierlich empfangen.

Pro-Bahn-Präsident Edwin Dutler dankte Benedikt Weibel zum Abschied für seinen Einsatz für die Kundinnen und Kunden und überreichte ihm die Pro-Bahn-Schweiz-Schiene mit dem Steuerwagen des gleichen Typs, den Benedikt Weibel während seiner Abschiedsfahrt nach Bern führte.

Links: Andreas Meyer

Unten ganz links: Andreas Meyer, Thierry Lalive d'Epinaim, Benedikt Weibel (v.l.); unten links: Edwin Dutler übergibt das Geschenk

Unten rechts: Andreas Meyer schaut interessiert zu; unten ganz rechts: Benedikt Weibel

Fotos: Edwin Dutler, Werner Nuber



Tram Bern West: Der Neuanfang ist gemacht

Tram statt Bus auf den Linien 13 und 14 bedeutet höhere Transportkapazität und mehr Fahrkomfort. Denn die Busse haben ihre Kapazitätsgrenze erreicht, im Westen von Bern aber liegt das grösste Wachstumsgebiet der Stadt.

Ende November hat Tram Bern West mit einem um 20 Millionen auf 141 Millionen Franken reduzierten Projekt die erste neue Hürde geschafft: In der Abstimmung zum Beitrag der Stadt Bern (26 Millionen Franken) sagten über 70 Prozent der Stimmen den Ja. Zu unserem Bedauern muss allerdings festgestellt werden, dass in dem vom Ausbaivorhaben am stärksten betroffenen Abstimmungs-kreis Bümpliz/Bethlehem die Vorlage im Stimmenverhältnis von 47 zu 53 Prozent abgelehnt wurde. Die Gründe für dafür sind vielfältig und nicht in jedem Fall mit sachlichen Argumenten erklärbar.

Aus der Sicht der Benutzer des öffentlichen Verkehrs ist dieser Entscheid sehr zu begrüssen: Tram statt Bus auf den Linien 13 und 14 bedeutet höhere Transportkapazität und mehr Fahrkomfort. Dies für Berns Westen, das grösste Wachstumsgebiet der Stadt in den Bereichen Wohnen, Arbeit und Freizeit (z. B. Westside in Brünnen etc.). Gleichzeitig haben die heutigen Trolleybuslinien 13 und 14 mit täglich 40 000 Benutzern ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Da die geplanten Tramlinien mit den bestehenden Linien 3 und 5 Richtung Osten verknüpft werden sollen, ergäbe dies auch neue direkte Verbindun-

gen zwischen dem Westen und dem Osten der Stadt.

Im März 2007 wird der bernische Grosse Rat über den Beitrag des Kantons (rund 50 Millionen Franken) entscheiden. Ob wie 2004 eine Referendumsabstimmung stattfinden wird, ist noch offen. Exponenten aus dem «Siegerlager» aus Bümpliz sind bereits daran, Unterschriftensammler für das kantonale Referendum zu suchen.

Es wird sich zeigen müssen, ob die viel gelobte Solidarität zwischen Stadt und Land noch spielt oder ob Stadt und Land wie schon bei der letzten kantonalen Abstimmung gegeneinander ausgespielt

werden. Falls nach der Stadt auch der Kanton bis 2008 seinem Beitrag zustimmt, wird der Bund aus dem Infrastrukturfonds die restlichen Mittel (rund 65 Millionen Franken) beisteuern.

Im besten Fall wird Tram Bern West Ende 2010 eröffnet werden. Sollte der Kanton seinen Beitrag verweigern, verfiel der Bundesbeitrag und Tram Bern West wäre für längere Zeit nicht mehr realisierbar.

Peter Schläppi und Kurt-W. Lüthi,
 Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace Mittelland

Weitere Infos zum neuen Tram Bern West im Internet unter www.tram-bernwest.ch

Während den Ferien gratis Bahn fahren

Im Reka-Ferendorf Bergün dreht sich alles um die Bahn.

Der an der Albulalinie gelegene Bündner Ferienort Bergün ist bisher wegen seines natürlichen Dorfbildes und des günstigen Klimas bekannt. Die unzähligen Wander- und Ausflugsmöglichkeiten sowie die Sport- und Freizeitangebote sind insbesondere für Familien optimal. Die weltberühmte Albulabahn mit den vielen Kehrtunnels und den mächtigen Brücken begeistert alle.

Von Mai bis Oktober dieses Jahres stellt die Genossen-

schaft Schweizer Reisekasse (Reka) das Thema Eisenbahn im Reka-Ferendorf in Bergün in den Mittelpunkt. Alle Feriengäste erhalten einen kostenlosen Ferienpass für unbeschränkte Fahrten mit der Rhätischen Bahn (RhB). Durch das Feriendorf selbst fährt eine Kleinbahn und als besondere Attraktion steht mitten im Feriendorf für Jung und Alt ein echter 16,5 Meter langer Eisenbahnwagen der RhB, der zu einem Spielwagen umgebaut wurde.

Edith Dutler

Unterschiedliche Zuschläge beim Glacier Express

Die Zuschläge liegen zwischen 10 und 30 Franken.

Am günstigsten reist man mit dem Glacier Express zwischen dem 10. Dezember und dem 11. Mai. Dann kostet der Zuschlag inklusive Reservation nur 10 Franken.

Unterschiedliche Zuschläge gelten während der Sommerperiode vom 12. Mai bis 21. Oktober. Benutzt man die Züge Zermatt ab 09.48 (Zug 902) und Chur ab 11.14 (Zug 905), bezahlt man für den Zuschlag 15 Franken. Teuer wird es, wenn man die übrigen drei Kurspaare benutzt, dann muss

man stolze 30 Franken Zuschlag hinblättern.

Vom 22. Oktober 2007 bis 10. Dezember 2007 verkehrt kein Glacier Express. Zu diesen Zuschlägen, welche für die einfache Fahrt gelten, benötigt man selbstverständlich noch einen gültigen Fahrausweis. Zu vermerken ist weiter, dass die Fahrt mit dem «langsamsten Schnellzug der Welt» und dem modernen, komfortablen Rollmaterial ein fantastisches Erlebnis in den Bergen ist.

HS

SECURITRANS

Sicherheit für Menschen und Einrichtungen im öffentlichen Verkehr



www.securitrans.ch

Strecke Boncourt–Delle ist eröffnet

Am 8. Dezember war es so weit: Die 1,6 Kilometer lange Bahnstrecke wurde eingeweiht.



Bundesrat Moritz Leuenberger, Raymond Forni, Präsident der Region Franche-Comté, und der jurassische Regierungsrat Laurent Schaffter (v.l.).

Am 3. Juni 1865 hat der Grosse Rat des Kantons Bern der Gemeinde Pruntrut durch Dekret die Konzession erteilt, eine Bahnlinie Richtung Frankreich bis Delle zu bauen und zu betreiben. Im Herbst 1872 wurde diese Bahnstrecke eröffnet. Drei Kriege haben die Bedeutung dieser Linie beeinflusst. So gehörte zum Beispiel das Elsass nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870 zu Deutschland. Die Bahnstrecke Belfort–Basel verlor so an Bedeutung, weil Frankreich nicht wollte, dass seine Züge über deutsches Hoheitsgebiet verkehrten. Nach dem Ersten Weltkrieg musste Deutschland das Elsass wieder an Frankreich zurückgeben.

DIE LÜCKE

Durch diese Rückgabe wurde die Linie Belfort–Basel wieder hergestellt und für den Bahnverkehr tauglich gemacht. Dadurch erhielt diese Bahnlinie entsprechend Aufwind. Trotzdem spielte der Streckenabschnitt Delle–Boncourt bis 1939 eine wichtige Rolle, weil

so der Transitverkehr zwischen Nordwestfrankreich und Norditalien über die Lötschberg–Simplon-Achse sichergestellt wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg aber wurde diese Verkehrsachse immer weniger benützt, bis der Grenzpunkt Delle 1993 geschlossen wurde. Der Personenverkehr zwischen Belfort und Delle wurde bereits 1992 aufgehoben. 1995 wurde auch die Strecke Delle–Boncourt dicht gemacht. Es entstand eine Lücke von ungefähr anderthalb Kilometern im öffentlichen Verkehr.

DIE EINWEIHUNG

Dank des Einsatzes der Behörden des Kantons Jura konnte nun diese Lücke geschlossen werden. Am 8. Dezember des letzten Jahres wurde der Streckenabschnitt Boncourt–Delle mit einem Fest eingeweiht. Unter den Gästen befanden sich Josiane Beaud, Directrice régionale SNCF, Raymond Forni, Président de la Région Franche-Comté, Paul Blumenthal, Leiter Personenverkehr

SBB, und Bundespräsident Moritz Leuenberger.

DIE ZUKUNFT

Während der Reden, die bei strömendem Regen in einem Festzelt gehalten wurden, wurde klar, dass seitens der Schweiz und Frankreich das Interesse gross ist, die Strecke Delle–Belfort wiederherzustellen und zu betreiben. Dies soll im Zusammenhang mit dem Bau der Schnellstrecke Rhein–Rhône geschehen. Es ist zu hoffen, dass Frankreich die Linie Delle–Belfort von Anfang an elektrisch bauen wird. Es ist für die Betreiber eindeutig die beste Lösung. Der erste Schritt dazu ist mit dem Teilstück Boncourt–Delle getan. Dass dieses für ganz Europa wichtig ist, lässt sich dadurch beweisen, dass sich ausser dem Kanton Jura und der Franche-Comté die EU, Frankreich, die Schweiz, der RFF (Réseau ferré de France), die SBB, die SNCF und die Stadt Delle an diesem 878 000 Euro (1,3 Millionen Franken) kostenden Objekt finanziell beteiligt haben. Es ist zu hoffen, dass die Bevölkerung die Bahn rege benutzen wird. Bereits heute verkehren zwischen Boncourt und Delle von Montag bis Freitag je 12 und an den Wochenenden je 6 Zugpaare. Sollte sich jemand angesprochen fühlen, den schönen Elsgau (Ajoie) und die liebevolle Franche-Comté zu besuchen, kann er dies mit den öffentlichen Verkehrsmitteln tun. Der Weg ist wieder offen. Die Verbindungen sind gut, und das Generalabonnement ist bis Delle gültig.

Hans Holenweg

Der Autor dankt David Asséo für die Tipps und Hinweise.



Foto: Gornergrat-Bahn

Neue Züge zum Gornergrat

Die Gornergrat-Bahn hat seit dem Fahrplanwechsel im Dezember vier neue Niederflur-Doppeltriebwagen vom Typ Bhe 4/6 in Betrieb. Die Wagen von Stadler ersetzen Fahrzeuge aus den 50er-Jahren. Ihre Raumverhältnisse sind komfortabel und die Panorama-Seitenfenster bieten eine perfekte Rund-sicht.

Edith Dutler

Korrigenda: Richtiger iqube



Foto: Précimation SA

In der letzten Ausgabe des InfoForums berichteten wir über die Bieler Précimation SA und ihr iqube-System – die Informationswürfel an den Bus- und Tramhaltestellen, welche die Wartezeiten angeben. Leider war im Bild ein Smartinfo, also eine Anzeigetafel von Siemens zu sehen. Wir entschuldigen uns für diesen Fehler und bilden hier eine Anzeigetafel von Précimation ab.

bw

Das Wilerbähnli darf weiterfahren

Im Wettbewerb zwischen Bus und Bahn gewinnt die Bahn: Sie wird weiterhin zwischen Frauenfeld und Wil verkehren.

Den Entscheid zugunsten der Bahn fällt der Thurgauer Regierungsrat gestützt auf einen Bericht, in dem die Alternative Bahn oder Bus auf der Strecke Frauenfeld–Wil abgeklärt worden war. Der Bericht kommt zum Schluss, dass nur der Bahnbetrieb die heutige Qualität gewährleisten kann. Der Regierungsrat will die Sanierung der gefährlichen Niveauübergänge nun in Angriff nehmen. Pro Bahn Schweiz ist sehr erfreut über diesen politischen Entscheid und besonders, dass nicht nur nach finanziellen Aspekten entschieden worden ist.

SERIÖS ERARBEITETE STUDIE

Mitte 2005 hatte der Regierungsrat das Departement für Inneres und Volkswirtschaft beauftragt, die Grundlagen für den Entscheid über die künftige Erschliessung der Gemeinden zwischen Frauenfeld und Wil mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erarbeiten.

Die Gegenüberstellung der Bahn- und Busvarianten zeigt, dass in einer Gesamtbetrachtung die Bahn im Vorteil ist. Sie weist bei der Beur-

teilung des volkswirtschaftlichen Nutzens, der Angebotsqualität, der Auswirkungen auf die Umwelt und der Standortqualität des Murgtals Vorteile auf. Für die Bahn sprechen insbesondere die kürzere Reisezeit (13 Minuten schneller als der Bus zwischen Frauenfeld und Wil), die höhere Fahrplanstabilität (weniger verspätungsanfällig, sichere Anschlüsse in Frauenfeld und Wil), der bessere Fahrkomfort sowie weniger Luftschadstoffe und geringerer Energieverbrauch.

BAHN MEHR VORTEILE

Nur betriebswirtschaftlich betrachtet, schneidet der Bus besser ab, allerdings nur in der kostenoptimierten Sparvariante, die einen markanten Abbau der Angebotsqualität zur Folge hätte. Um die Schnellzugsanschlüsse in Frauenfeld und Wil zu gewährleisten, müssten die Busse im Abstand von 20 und 40 Minuten (Hinketakt) verkehren. In Wil und Frauenfeld wären lediglich stündliche Anschlüsse möglich, dies im Gegensatz zum heutigen Angebot mit halbstündlichen Anschlüssen an den Knotenbahnhöfen. Die Anforderungen an die ÖV-Angebotsqualität gemäss dem Konzept «Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau» wären mit der Busvariante für die Gemeinden Matzingen, Münchwilen und Wängi nicht erfüllt, heisst es im offiziellen Bericht.

KOSTEN

Bahn- und Buslösung bedingen einen ähnlich hohen Investitionsbedarf für die öf-

fentliche Hand. Bei der Bahn fallen in den nächsten 20 Jahren insgesamt rund 37 Millionen Franken für die Erneuerung von Gleis- und Stellwerkanlagen sowie für die Sanierung der unbewachten Bahnübergänge an. Neben der Deckung durch Abschreibungsmittel der Bahn sind rund 18 Millionen Franken durch den Bund und die Kantone Thurgau und St. Gallen zu finanzieren. Beim Bussystem müssten 15 Millionen Franken für eine eigene Zufahrt auf dem Bahntrasse zwischen Münchwilen Schweizerhof und dem Bahnhof Wil investiert werden. Nur mit dieser Eigentrossierung könnten die Fahrzeiten des Busses im Raum Wil zuverlässig gehalten werden. Im Weiteren wären bei einer Umstellung auf Bus zwei bis drei Millionen Franken für den Rückbau der Gleisanlagen aufzuwenden.

INVESTITIONEN BEANTRAGT

Die Investitionsbeiträge, welche für die Erneuerung der Bahnanlagen notwendig sind, werden dem Grosse Rat im Rahmen der jährlichen Budgetvorlagen unterbreitet. Zudem will der Regierungsrat die Sanierung der gefährlichen Bahnübergänge rasch vorantreiben. Die Bauarbeiten, die Investitionen in der Höhe von rund 2,5 Millionen Franken bedingen, sollen Ende November 2008 abgeschlossen sein. Pro Bahn Sektion Ostschweiz dankt dem Regierungsrat des Kantons Thurgau für die Weitsichtigkeit und alle Bemühungen, das Wilerbähnli im Murgtal weiterleben zu lassen.

Hans Schärer

Foto: Bodenseeschiffahrt



Schiffahrt verkauft

Die SBB haben ihren Aktienanteil von 97,5 Prozent an der Schweizer Bodenseeflotte (SBS) an die IG-Bodensee/Walter Klaus verkauft. In der IG sind namhafte Thurgauer Investoren wie Hermann Hess, Amriswil, und Edgar Oehler, Arbon, vereint. Die Stadt Rorschach als Besitzerin des Schiffsbetriebs Rorschach–Rheineck ist ebenfalls dabei. Der Vorarlberger Walter Klaus wird grösster Minderheitsaktionär. Er besitzt touristische Anlagen (Seilbahnen und Hotels) in Österreich und ist massgeblich an der österreichischen Bodenseeflotte beteiligt. Durch eine Zusammenarbeit dieser drei Flotten erhofft man sich besonders bei der Auslastung der Werft neue Synergien. Von den drei Interessenten bot die IG Bodensee das überzeugendste Konzept und offerierte den besten Preis. Er liegt etwas höher als das frühere Angebot der Stadtwerke Konstanz. Die Käufer verpflichten sich, den Fährbetrieb und die Kursschiffahrt im bisherigen Leistungsumfang weiterzuführen. Auf die Frage des Vertreters von Pro Bahn, ob GA und Halbtaxabo weiterhin anerkannt würden, hielten sich die Käufer bedeckt. Diese Karten seien ein Verlustgeschäft. Allenfalls müsse das neu überdacht werden. gb



Foto: FMB

Das Wilerbähnli hat die Konkurrenz hinter sich gelassen.

Bus Ostschweiz: Eine unglaubliche Geschichte

Die Neuvergabe von 17 Buslinien im Kanton St. Gallen rief Emotionen hervor, die in einer Morddrohung endeten. Die Nachzeichnung einer Überreaktion.

Das Bundesamt für Verkehr und die Regierung des Kantons St. Gallen haben den Zuschlag für 17 Buslinien im öffentlichen Verkehr der Region Sarganserland–Werdenberg per Dezember 2007 an die Bus Ostschweiz AG erteilt. Die bisherige Betreiberin Postauto Graubünden–Sarganserland–Werdenberg war im Ausschreibungsverfahren unterlegen. Trotz erweitertem Fahrplanangebot und erneuerter Fahrzeugflotte sinkt die Abgeltung um rund 1,4 Millionen Franken jährlich.

Die Neuvergabe führte zu Empörung und Leserbriefen. Der zuständige St. Galler Departementschef erhielt eine Morddrohung. Eine Informationsveranstaltung in Vilters musste unter Polizeischutz durchgeführt werden.

DER HINTERGRUND

Der Bund hat die Beiträge an den Regionalverkehr gekürzt. Die Kantone müssen trotz eigenen Sparpaketen die Ausfälle kompensieren. Sie versu-

chen, sich ebenfalls zu entlasten, und sind gezwungen, Kostenanteile auf die Gemeinden abzuwälzen. Die Transportunternehmungen rationalisieren und versuchen ebenfalls, Kosten zu senken. Reichen diese Abgeltungen und die Einnahmen aus dem Billettverkauf nicht aus, kommt es zu Tariferhöhungen. Wollen weder die öffentliche Hand noch die Kunden den Fehlbetrag decken, bleibt nichts anderes übrig, als das

Angebot zu kürzen. So gesehen, ist es ein letzter Versuch, das Angebot zu halten und auszubauen, indem man dort die Leistungen einkauft, wo das günstigste Preis-Leistungs-Verhältnis besteht.

DIE ÜBERREAKTION

Es ist bedenklich, wenn Menschen unter uns nicht in der Lage sind, die legalen Mittel auszuschöpfen, um ihren Unmut oder ihre Enttäuschung

kundzutun. Wenn wie im Fall des Kantons St. Gallen eine Informationsveranstaltung unter Polizeischutz durchgeführt werden muss und das Ganze in einer anonymen Morddrohung gipfelt, ist das sehr bedenklich. Pro Bahn Schweiz hofft, dass das ein Einzelfall bleibt, und ruft alle Interessierten, welche einen guten öffentlichen Verkehr wollen, zu einem konstruktiven Dialog auf. Nur so kommt man zum Ziel. Hans Schärer

Die Fakten zur Ausschreibung

Die 17 ausgeschriebenen Buslinien waren rund 20 Prozent teurer als im übrigen Kantonsgebiet. Das war der Grund für die Ausschreibung. Postauto behauptete, eine Einsparung von 20 Prozent sei nicht möglich. Die Beurteilung der Offerten hat beim Bund und dem Kanton St. Gallen zum gleichen Ergebnis geführt. Bus Ostschweiz erreichte 876 von 1000 möglichen Punkten im Gegensatz zum bisherigen Betreiber mit 848 Punkten. Die Offerte von Bus Ostschweiz war rund eine halbe Million Franken günstiger. Das Gesetz verpflichtet den Besteller, die Offerte mit dem günstigsten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu berücksichtigen. Bus Ostschweiz übernimmt 36 Chauffeure des bisherigen Betreibers. Der vom Kanton vorgegebene Mindestlohn liegt 3600 Franken unter dem Jahresgehalt der Chauffeure des bisherigen Betreibers. Für die neu zu bestellenden Busse ist der Name «myBus» vorgesehen. Die im Text genannten 1,4 Millionen Franken Preisdifferenz stellen nicht die Differenz zu den andern Offerten gegenüber Bus Ostschweiz dar, sondern entsprechen dem Preisunterschied zum alten Betreiberpreis der Postauto Sarganserland-Werdenberg. HS

Einige Ungereimtheiten beim Ortsbus Buchs (BuLi)

Der Buchser Ortsbus ist nicht mehr Teil des Tarifverbunds Ostwind. Ein finanzpolitischer Entscheid.

Der Gemeinderat Buchs hat die Buchserlinie (BuLi) neu ausgeschrieben. Gewonnen hat die RTB Rheintal Bus AG und der Gemeinderat hat dafür einen Betriebskredit von 550 000 Franken bewilligt. Die Stimmbürger haben im März das letzte Wort. Gesichert ist der Betrieb dieser Linie vorerst nur bis Ende April. Auf der Webseite der Gemeinde Buchs

war folgender Hinweis zu lesen: «Ab 1. Januar sind alle Karten vom Tarifverbund auf unseren Linien nicht mehr gültig. Wir bedauern den Entscheid, der aber nötig wurde, weil die Abfindung des OTV an uns um 75 Prozent gekürzt wurde.» Pro Bahn Sektion Ostschweiz hat beim Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen interveniert

und eine kompetente Antwort erhalten. Weder den Kanton noch den Tarifverbund Ostwind (OTV) trifft eine Schuld, sondern allein die zuständigen Verantwortlichen in Buchs. Ihr Ziel ist es, die finanziellen Mittel an diese Buslinie zu senken. Noch unklar ist, ob die Buchserlinie nach Übernahme durch die RTB im Mai wieder in den Ta-

rifverbund Ostwind eingegliedert wird. Die RTB wird sich sicher darum bemühen, denn im Moment sind auch GA und Halbtax nicht mehr gültig.

Alle Parteien haben gesetzkonform entschieden. Dass es dabei zu solchen Nachteilen für die Kunden kommt, liegt daran, dass die finanziellen Aspekte in der Politik immer zuoberst stehen. HS

Vom Kunden zum König

Mehr Komfort und Service zwischen Hamburg und Berlin: Ein Pilotprojekt der Deutschen Bahn.



Foto: DB AG

1.-Klasse-Lounges mit Getränken, Snacks und Zeitungen.

Der seit November 2006 neue Service beginnt bereits vor der Reise. So gibt es in den Hauptbahnhöfen von Hamburg und Berlin exklusive 1.-Klasse-Lounges und neu gestaltete Schalter ausschliesslich für

1.-Klasse-Kunden. In den Lounges der Deutschen Bahn gibt es kostenfreie Getränke, Snacks und Zeitungen. Der HotSpot-Zugang ins Internet ist ebenfalls gratis. Bei der Reise empfangen kompetente Mitarbeiter die Reisenden der 1. Klasse am Gleis, stehen für das Beantworten von Fragen zur Verfügung und sind beim Gepäck behilflich. Im Abteil erwarten den Reisenden ein erweitertes Angebot an Zeitungen und ein schneller Service am Platz. Nach einer erfolgreichen Pilotphase sollen diese Leistungen im Sommer in ganz Deutschland eingeführt werden. **Edwin Dutler**

Paris hat wieder ein Tram

Vor 60 Jahren wurde in Paris der letzte quietschende Rosthau-fen aus dem Strassenbild verbannt – jetzt fährt ein neues Tram.



Foto: Rémi Désormière

Das neue Tram Richtung Pont du Garigliano bei der Porte d'Orléans.

Im Dezember 2006 konnte die neue acht Kilometer lange Tramlinie T3 eingeweiht werden. Sie verkehrt im Vierminutentakt auf einem separaten Trasse neben dem chronisch verstopften Boulevard-Ring zwischen dem Pont du Garigliano und Porte d'Ivry, also quer durch den Südwesten der Stadt. Die T3 ist das erste Teilstück einer geplanten Ringlinie rund um Paris. Zwar gab es in den Vorstädten seit den Neunzigerjahren die Tramlinien T1 und T2, die T3 ist jedoch das erste Tram, welches ausschliesslich auf Stadtgebiet verkehrt. Die schnittigen grün-weissen Trams transportieren rund 100 000 Personen täglich, doppelt so viele wie die bisher eingesetzten Busse, die immer im Verkehr stecken geblieben sind.

PENDLERTRAM

Das neue Verkehrskonzept von Paris sieht neben der bestehenden sternförmig ausgelegten Metro mehrere Ringlinien mit Trams vor. Profitieren sollen dabei in erster Linie die Pendler, die zu ihrer Arbeit von Vorort zu Vorort reisen.

Heute sind diese Pendler, also rund 20 Prozent der arbeitenden Bevölkerung in der Agglomeration Paris, immer noch gezwungen, im Zentrum von Paris umzusteigen, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen. Mit der T3 und den weiteren geplanten Tramlinien können sie das Zentrum umfahren.

VORBILDFUNKTION

Paris ist kein Einzelfall in Frankreich. In insgesamt 26 französischen Städten sind moderne und komfortable, auf separaten Trassees verkehrende Strassenbahnen geplant, im Bau oder bereits in Betrieb. Nachdem die Modernisierung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Frankreich begonnen hat, scheinen die Franzosen auch bei dringenden Infrastrukturprojekten in grossen Städten die Nase vorne zu haben. Vielleicht sollten sich einige Schweizer Politiker in einer französischen Stadt einmal darüber informieren lassen, wie man Verkehrsprobleme in einer Agglomeration auch ohne Autotunnels und Beton lösen kann. **Edwin Dutler**

Damit kommen Sie gut an.

myone 4% Rabatt auf Reka Rail
Max. Bezug: 5000 CHF pro Jahr

Reka Rail ist das ideale Zahlungsmittel für Ausflüge und Reisen mit Bahn, Bus, Schiff, Postauto, Bergbahnen und viele Dienstleistungen an SBB Bahnschaltern, SBB Automaten und in SBB Reisebüros.

Erhältlich beim Kundendienst von:

Viele Wege führen an der Schweiz vorbei

Die EU kommt mit ihren Plänen für ein transeuropäisches Verkehrsnetz voran. Es wird um die Schweiz herumgeplant und die Finanzierung rückt in den Vordergrund.

Die EU-Kommission will die Verkehrsinfrastruktur ausbauen und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene fördern. In erster Priorität möchte sie fünf Eisenbahnachsen realisieren. Die Achse Berlin–Palermo beinhaltet einen Basistunnel am Brenner. Für die Achse Lyon–Budapest ist der Mont-Cenis-Basistunnel vorgesehen; im italienischen Susatal gibt es allerdings noch Widerstand aus der Bevölkerung für diese Ausbaupläne. Die zentrale West-Ost-Achse führt von Paris über Stuttgart nach Bratislava. Für Südwesteuropa wird eine Achse von Südfrankreich über Madrid nach Portugal geplant. Die «Rail Baltica» schliesslich soll Warschau und Helsinki miteinander verbinden.

Für jedes Projekt wurde ein Koordinator bestimmt, in der Regel ein ehemaliger EU-Kommissar. Die erste Projektierungsphase ist bereits abgeschlossen. Von der West-

Ost-Achse muss zwischen Frankreich und Deutschland in der Nähe von Keel eine neue Brücke gebaut werden. Am Brenner sind die Arbeiten für den Sondierstollen des Basistunnels im Gang.

EU ÜBERNIMMT 20 PROZENT

Der Fokus richtet sich zunehmend auf die Finanzierung dieser gigantischen Projekte. Man hofft, dass diesen Frühling ein Finanzrahmen verabschiedet wird. Die Mittel sollten primär für grenzüberschreitende Abschnitte und wichtige Verkehrsgänge eingesetzt werden. In den baltischen Staaten sollen die Projekte grösstenteils aus dem Kohäsionsfonds finanziert werden. Dieser Fonds hofft auch auf Gelder aus der Schweiz. An den anderen Projekten will sich die EU-Kommission mit 20 Prozent an den Kosten beteiligen.

Alle fünf geplanten Eisenbahnachsen führen in mehr oder weniger grossem Abstand an der Schweiz vorbei. Die beiden Basistunnel am Brenner und Mont Cenis dürfen nicht vor 2020 fertig gestellt sein. Sie stehen dann aber in Konkurrenz zum Lötschberg-Basistunnel, welcher 2007 eröffnet wird. Der Gotthard-Basistunnel sollte 2016 in Betrieb gehen, sofern die Rekurse mit der Vergabe der Baulose endlich ein Ende haben und den Bau nicht weiter verzögern.

EINFLUSS AUF DIE SCHWEIZ

Vor allem die beiden Tunnelprojekte am Mont Cenis und am Brenner könnten die Schweizer Verkehrspolitiker



Achse Lyon–Budapest: Knacknuss ist der Basistunnel am Mont Cenis.

zum Anlass nehmen, um auf den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels und auf einen dritten Juradurchstich (Wisenbergertunnel) zu verzichten. Sehr schlecht für die Rentabilität der Neat wäre natürlich, wenn der Transitverkehr auf den Schweizer Nord–Süd-Achsen auf die Mont-Cenis- und die Brennerlinie verlagert würde. Es ist deshalb Bedingung, dass der Betrieb nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und des Gotthard-Basistunnels für den Gütertransport qualitativ und quantitativ zu marktgerechten Preisen läuft. Nur so be-

steht Hoffnung, dass die Neat teilweise refinanziert werden kann.

BETEILIGUNG DER SCHWEIZ

Direkt beteiligt ist die Schweiz an der Entwicklung eines einheitlichen Signalisationssystems, das die Interoperabilität der Eisenbahnen verbessert. Das European Rail Traffic Management System (ERTMS), welches das European Train Control System (ETCS) beinhaltet, wird auch auf den Korridoren Rotterdam–Genua und Antwerpen–Basel–Lyon eingeführt.

Hans Schärer

Transeuropäisches Verkehrsnetz

Die Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ist nicht neu – es gibt sie seit dem Vertrag von Maastricht. Doch bis 2003 war gerade einmal ein Drittel des geplanten Netzes fertig gestellt. Das soll sich ändern. Bis 2020 soll das TEN-V ein Strassennetz von 89 500 km und ein Schienennetz von 94 000 km umfassen. Um das Netz bis 2020 fertig zu stellen, sind die sogenannten Verbindungslücken zu schliessen, wobei etwa das heutige Schienennetz um 12 500 km zu erweitern ist. Die Vollendung der Verkehrsnetze soll auch zum Umweltschutz beitragen. Beim derzeitigen Stand werden die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2020 um 38% zunehmen. Durch den Ausbau der 30 vorrangigen Achsen wird dieser Anstieg um etwa 4% gedrosselt.

bw



Achse Berlin–Palermo: Knacknuss ist der Basistunnel am Brenner.

Bilder: Europäische Kommission

Termine Sektion Espace-Mittelland

Kerngruppen-Sitzungen der Sektion Espace Mittelland im 1. Semester 2007: 19. Februar, 12. März, 16. April, 21. Mai, 11. Juni. Jeweils um 18 Uhr an der Genfergasse 11, Bern. Mitgliederversammlung: 16. März, 19 Uhr, Hotel Bern, Zeughausgasse, Bern. *mgt*

Die Rubrik für die Sektionen

An dieser Stelle werden Berichte aus den Sektionen veröffentlicht. Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe (02/07) ist der 13. April. Das InfoForum erscheint am 15. Juni. *bw*

Die Sektion Zürich will hoch hinaus ...

Vorschau auf die Mitgliederversammlung vom 7. März.

Keine Angst, hier werden keine überdimensionierten Zielvorgaben gefordert oder erläutert. Es geht «nur» um die Mitgliederversammlung 2007 von Pro Bahn Schweiz, Sektion Zürich, die am Abend des 7. März 2007 auf dem Zürcher Hausberg, dem Uetliberg, im Restaurant Gmüetliberg, gleich neben dem Bahnhof, stattfinden wird.

Der Aufstieg kann je nach Lust und Laune entweder mit dem Zug unter die Räder, aber auch ganz normal unter die Füsse genommen werden. Beginn ist um 18 Uhr im Restaurant Gmüetliberg neben dem Bahnhof Uetliberg, wo zuerst die statutarischen Traktanden behandelt werden. Nachher ist eine kurze Apéropause vor-

gesehen und anschliessend wird uns Clemens Schöb, Direktor der Sihlta-Zürich-Uetlibergbahn, seine Unternehmung mit all ihren Einzelheiten näher bringen. Mit einem Imbiss wird der Anlass abgeschlossen.

Die Mitgliederversammlung 2007 der Sektion Zürich bringt für jede und jeden etwas. Es lohnt sich also, dieses Datum bereits jetzt zu reservieren. Die Mitglieder werden schriftlich eine Einladung erhalten und weitere Interessenten melden sich schriftlich oder per Mail bis spätestens 15. Februar bei Walter Löttscher, Schöneggstrasse 112, 8953 Dietikon, walter.loetscher@bluewin.ch.

Kurt Schreiber

Beim Parken verleidet das Bahnfahren

Das Auto stehen zu lassen, um den Zug zu nehmen, kann teuer werden.

Abgelegene Landstation Gibswil im Zürcher Oberland: Das von allen Weichen und Kreuzungsgeleisen befreite weiträumige Bahnareal gilt neu als blaue Zone mit Parkzeitbeschränkung auf 30 Minuten. Obwohl Platz in Hülle und Fülle vorhanden ist, können Bahnkunden ihren PW nur noch auf 12 Parkfeldern gegen Gebühr länger als 30 Minuten stehen lassen. Auch ich gehöre zu den drei bis fünf treuen SBB-Kunden, welche von entlegenen Weilern zum Bahnhof Gibswil fahren. Einerseits muss das Profit-Center SBB-Immobilien das freie Bahnareal lukrativer bewirtschaften. Andererseits erhofft sich das andere Profit-Center, SBB-Personenverkehr, mehr Rei-

sende in den nur stündlich verkehrenden Tössal-Zügen Bauma-Rüti.

Dieses enge Profit-Center-Denken, ohne Blick für das Gesamtinteresse der SBB und die Abzockerei beim Service public, wird durch die Steuerreduktionsparteien und deren vorwiegend PW fahrende Politiker erzwungen. So sinkt das Preis-Leistungs-Verhältnis ab Gibswil-SBB weiter: Neben nach wie vor verspätungsanfälligem Stundentakt, abends unbequemen Bahnersatzbussen ohne 1. Klasse, nach Norden hin offenem Unterstand mit verschmutzten Bänken kommen neu: das Hervorklauben von Münz für das Parken, schlechtere Anschlüsse der S 26 nach Rapperswil und erst

noch ab 2007 steigende Fahrpreise! Aus einer Berner Zeitung stammt das passende Kürzel: SBB= «S Böset-Bschtändig»! Meine gesunde Variante: «Sich Bewege Bringts» – 25 Minuten Fussmarsch zum Bahnhof. ... Oder soll ich doch mit dem Auto zu P&R-Anlagen an Bahnhöfen mit dafür besseren Zugverbindungen fahren? (etwa Rüti, Bubikon, Wetzikon), wie dies manche PW-Bahnpendler entlang der Bahnlinie Winterthur-Rüti tun werden? Das könnte dazu führen, dass die Strecke Bauma-Rüti wegen zu geringen Personenfrequenzen ganz auf Busbetrieb umgestellt wird.

Peter Schwarzenbach, Vorstandsmitglied PBS, Sektion Zürich

Firmen und Gönner

Unterstützen auch Sie Pro Bahn Schweiz: Mit einem Gönnerbeitrag (mindestens 500 Franken) zeigen Firmenmitglieder, dass sie unsere Arbeit schätzen. Pro-Bahn-Firmenmitglieder inserieren im InfoForum zum Vorzugstarif. Auch folgende Gemeinden sind bei uns Mitglied: Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Frauenfeld, Läuflingen, Rafz, Rüti, Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.

gs graphic-studio gmbh
network publishing



Fragwürdiges Betriebskonzept bei der Südbahn

Zwischen Rotkreuz und Arth Goldau gibt es keine Verbindung mehr. Das ist nicht logisch.

Die Südbahn (Feld 653) Aarau–Lenzburg/Othmarsingen–Wohlen–Rotkreuz–Arth Goldau ist die wichtigste Transitstrecke für den Güterverkehr auf der Nord–Süd-Achse, als Zubringer zum Gotthard-Basistunnel. Während auf dem Abschnitt Arth Goldau–Rotkreuz auf den letzten Fahrplanwechsel der Personenverkehr vollständig eingestellt wurde, verkehren zwischen Othmarsingen und Rotkreuz zwei Regionalzüge pro

Stunde und Richtung. Da die IR Luzern–Gotthard–Tessin (und umgekehrt) Rotkreuz nicht bedienen, besteht zwischen den Knoten Rotkreuz und Arth Goldau keine Verbindung. Man kann sich fragen, wie sich dieser Zustand im Zusammenhang mit der geplanten Tarifierhöhung verkaufen lässt. Wieso man auf dem unteren Streckenteil den Halbstundentakt plant ohne jegliches Weiterkommen in Rotkreuz nach Süden, ist ein-

fach nicht logisch. Die einzigen plausiblen Gründe sind, dass die Kantone den Regionalverkehr auf diesem Abschnitt nicht finanzieren wollen und die SBB absichtlich am Kunden vorbeiplanen.

Der Halbstundentakt ist den Anwohnern der Südbahn zu gönnen, doch auf der anderen Seite stehen für den Nordsüd-Güterverkehr, welcher die Politik notabene weiter ausbauen will (oder bleibt es nur bei der Absicht?), weni-

ger Trassen zur Verfügung. Muss dann die Infrastruktur auf dieser Zufahrtslinie in Zusammenhang mit dem Betrieb des Gotthard-Basistunnels wegen Kapazitätsengpässen ausgebaut werden, bin ich gespannt, ob die Politik bereit ist, die nötigen Kredite zu bewilligen.

Offen bleibt, ob bei Kapazitätsengpässen der Güter- oder der Personenverkehr den Kürzeren zieht.

Hans Schärer, Niederurnen

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstrasse 19
8953 Dietikon
T 044 741 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

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

ZÜRICH

Adriano Diolaiuti, Präsident
Rankwaldweg 14
8645 Jona T 055 212 23 70
diolaiuti@bluewin.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3834, 4002 Basel

TESSIN

Giovanni Ruggia, Präsident
Conrada del Torchio
6934 Bioggio T 091 605 48 18
rugadapura@ticino.com

ZENTRALSCHWEIZ

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

Beleuchtung in der S-Bahn

Das Detail verrät die Qualität.

Zunehmend fallen bei Fahrzeugen – sowohl bei Doppelstöckern wie Mirages – der Zürcher S-Bahn Leuchstoffröhren mit falscher Lichtfarbe (Kalt- statt Warmweiss) auf.

Es ist dies zwar nur ein kleines, aber augenfälliges Detail, das halt auch mit Qualitätskontrolle zu tun hat.

Andreas Hasler

Die glücklichen Gewinner

Erfolgreich in der Werbung.

Auf der letzten Seite des Info-Forums ist ein Anmeldetalon für neue Mitglieder von Pro Bahn. Wer ausser dem Vorstand im Jahr 2006 am meisten Mitglieder geworben hat, dem verspricht der Verein eine SBB-Tageskarte erster Klasse. Eine solche haben erhalten: Josef Beeler, Unterentfelden, Eugen Cantieni, Chur, und Tobias Mani, Au. pbs

Delegiertenversammlung

Die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz wird von der Sektion Nordwestschweiz organisiert und findet am Samstag, 21. April 2007, in Riehen (Basel) statt. Treffpunkt ist um 11 Uhr im Bürgersaal der Gemeinde Riehen. Dort findet ein öffentliches Forum zum Thema öffentlicher Verkehr in der trinationalen Region Basel statt. Referate halten Alain Groff, Leiter Öffentlicher Verkehr, WSD Ba-

sel; Stephan Maurer, Produktmanager SBB Basel, und Philipp Wälchli, Verkehr+Energie, Gemeinde Riehen.

Um 12.30 Uhr findet das Mittagessen im Restaurant Schlipf beim Bahnhof Riehen statt, um 14.15 Uhr beginnt die eigentliche Delegiertenversammlung. Sie dauert bis 16 Uhr. Wie üblich ist aus organisatorischen Gründen für die Teilnahme eine Anmeldung nötig. wr/pbs

Pro-Bahn-DV: Anmeldetalon

Anmeldetalon für die Delegiertenversammlung (21. April 2007) von Pro Bahn Schweiz in Riehen/Basel

- Ich nehme am öffentlichen Forum am Vormittag teil (für alle)
- Ich nehme am Mittagessen teil (für alle)
- Ich nehme am statutarischen Teil teil (für Delegierte)

(Zutreffende Varianten ankreuzen und Talon bis Ende Februar einsenden an: Pro Bahn Schweiz, T. Lendenmann, Grabenstrasse 30, 8225 Sibingen, oder Mail an: t.lendenmann@swissonline.ch)

____ Delegierte der Sektion: _____

____ Mitglieder ohne Stimmrecht

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____



Wir können Beine machen!



Wir schenken Ihnen einen 10-Fr.-Reisegutschein für jedes neue Pro-Bahn-Mitglied, das Sie werben!

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz! Unser Verein sucht Mitglieder, die unsere Organisation finanziell und/oder aktiv unterstützen. Wir zählen auf Sie!

Und: Die fünf Personen, die bis am 31. Dezember 2007 am meisten Mitglieder werben, erhalten **zusätzlich** eine SBB-Tageskarte (1. Klasse)!

Melden Sie Neumitglieder direkt auf unserer Homepage www.pro-bahn.ch an oder senden Sie den unten stehenden Talon ein.

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Fr. 45.-) | <input type="checkbox"/> Partnermitglied (Fr. 25.-) | <input type="checkbox"/> Nur Abonnement |
| <input type="checkbox"/> Schüler/Studenten (Fr. 20.-) | <input type="checkbox"/> Firmen/Gönner (mind. Fr. 500.-) | <input type="checkbox"/> InfoForum (Fr. 45.-) |
| <input type="checkbox"/> Gemeinden (Fr. 200.-) | <input type="checkbox"/> Vereine/Verbände (Fr. 100.-) | <i>(Zutreffendes ankreuzen)</i> |

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

E-Mail: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

Talon einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich; www.pro-bahn.ch