

Bild: Swissmint

## Weltrekord am Gotthard

Warum Anschlüsse unbedingt gewährleistet werden müssen  
Wie Sicherheitsvorschriften für den öV über das Ziel hinaus schiessen

Schwerpunkt zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ab Seite 3



**Kurt Schreiber**

Präsident  
Pro Bahn Schweiz

## D Mit 66 Jahren ...

... da fängt das Leben an. So beginnt ein berühmter Schlager von Udo Jürgens. Ein wenig mehr als diesen Zeitraum – 69 Jahre – haben Ideen, Studien, Variantenvergleiche und schliesslich der Bau des neuen Gotthard-Basistunnel gebraucht. Anfangs Juni wird dieses Bauwerk eröffnet und das Tessin rückt näher an die Deutschschweiz – und umgekehrt. Es soll also gefeiert und zu diesem Ereignis gratuliert werden. Ein umweltfreundlicher Schritt in die Zukunft ist damit vollzogen.

Am Gotthard fängt also ein neues Leben an, wie bereits 1920, als die Gotthardlinie elektrifiziert wurde. Die Reisezeit ins Tessin wird sukzessive verkürzt, und es entsteht eine attraktive Alternative für den alpenquerenden Schienenverkehr. Es bleibt zu hoffen, dass sie genutzt wird. Positiv ist der Erhalt der Gotthard-Bergstrecke. Die Pioniertat unserer Vorfahren bleibt auch für nächste Generationen erhalten. Grund genug, dem Gotthard in unserer Zeitschrift breiten Raum zu geben.

## F À 66 ans ...

... c'est à cet âge que commence la vie. C'est du moins ce que dit un tube du chanteur Udo Jürgens. Et c'est presque sur la même période, et même davantage – 69 ans – que se sont enchaînées les idées, les études et les propositions de variantes, qui ont conduit à la réalisation du tunnel de base du Gotthard. Début juin, l'ouvrage, qui rapproche le Tessin de la Suisse alémanique et vice-versa, sera inauguré, célébré et marquera pas en avant pour le bien de l'environnement.

C'est donc une nouvelle vie pour le Gotthard, dont la mise sous tension de la première ligne remonte à 1920, qui débutera sous peu. Les temps de parcours à destination du Tessin sont écourtés et le nouveau tunnel offre une alternative valable pour le transfert des marchandises de la route au rail. Reste à espérer qu'elle sera aussi utilisée. On peut se réjouir du maintien de l'actuelle ligne de montagne. Une œuvre pionnière dont pourront encore profiter les futures générations. Autant de raisons pour consacrer une large place au Gotthard dans ce numéro.

## I Con 66 anni, ...

... inizia la vita. Così inizia una famosa canzone di Udo Jürgens. Per realizzare il nuovo tunnel di base del Gottardo ci sono voluti pochi anni in più, 69 anni durante i quali sono state discusse molte idee, effettuati studi, sviluppate e confrontate varianti, iniziati ed infine terminati i lavori. Ora l'apertura della galleria è prossima, l'inaugurazione avrà luogo tra pochi mesi, agli inizi di giugno e grazie ad essa il Ticino e la Svizzera tedesca saranno più vicini. È un evento importante del quale ci ralleghiamo, un evento che rappresenta un importante passo in avanti per la tutela del nostro ambiente.

Al Gottardo inizia una nuova vita, come nel 1920 quando la linea ferroviaria venne elettrificata. I tempi di percorrenza diminuiranno così la tratta diventerà una valida alternativa per il traffico ferroviario attraverso le Alpi. L'attuale percorso ferroviario resterà in vigore permettendo così anche alle prossime generazioni di apprezzare il lavoro pionieristico realizzato dai nostri predecessori. Per tutte queste ragioni l'attuale rivista dedica ampio spazio al tema Gottardo.

## Inhalt

### Schwerpunkt „Gotthard-Basistunnel“

Bereit zum Quantensprung .....	3
Interview mit Renzo Simoni, Chef der AlpTransit Gotthard AG.....	4-5
Grosse Eröffnung: So wird gefeiert .....	6
Neue Massstäbe in Sachen Sicherheit .....	7
NEAT-Bahnhöfe putzen sich raus .....	8
Der „Gotthard“ als literarische Novelle.....	9
Mehr Qualität im Gotthard-Verkehr nötig .....	10
Der Bau des Gotthard-Scheiteltunnels .....	11
Buchtipps: SBB-Werkstätten in Bellinzona.....	12

### Aktuell

SwissPass: Datenspeicherung gestoppt .....	13
Grenzüberschreitende Bahnverbindungen im Jurabogen mit erheblichen Mängeln .....	14-15
Plädoyer für mehr Anschlusspünktlichkeit .....	16
Abstimmungsempfehlungen .....	17

### ÖVerreisen

Spektakulär und unbekannt: Die kühnste Museumsbahn Europas fährt in Serbien ....	18-19
---	-------

### Pro Bahn intern

Essay zur Trennung von Netz und Betreiber .....	20
Interview mit Kurt Schreiber .....	21
Rückblick von Andreas Theiler.....	22
Wenn Kinder reisen: Umfrageergebnisse.....	23

**Frontbild:** Sondermünze Gotthard

## Impressum

InfoForum 1/2016, Versand: 10. März 2016

### Herausgeber

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

### Redaktion

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

### Mitarbeit Pro Bahn

Jean-Pierre Baebl, Bastian Bommer, Edwin Dutler, Kurt  
Schreiber, Bernhard Studer, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektur

Stefan Schweizer

### Inserate und Druck

Rub Media AG  
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern  
Postfach, 3001 Bern  
T 031 380 14 95, F 031 380 14 89  
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

### Grafisches Konzept und Layout

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

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für  
die Entwicklung des Schienenverkehrs

### Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2016 Versand: 9. Juni 2016  
Schwerpunkt: Nordwestschweiz  
Inserate- und Redaktionsschluss 19. Mai 2016

InfoForum 3/2016 Versand: 8. September 2016  
Schwerpunkt: Blick hinter die Kulissen der  
Betriebszentralen von SBB und BLS  
Inserate- und Redaktionsschluss 18. August 2016



Südportal des Gotthard-Basistunnels in Bodio, Blick ins Innere.

Bilder: AlpTransit Gotthard AG

## Bereit zum Quantensprung

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels beginnt das Herz der NEAT am Gotthard zu schlagen. Für Passagiere werden die Fahrzeitgewinne ab Dezember Realität.

**Gerhard Lob** Der Countdown läuft: Am 1. Juni 2016, 17 Jahre nach der ersten Sprengung im Hauptstollen, wird im Herzen der Schweiz der längste Eisenbahntunnel der Welt offiziell eröffnet. Ganze 57 Kilometer misst die Doppelöhre zwischen Erstfeld und Bodio. Die Internetseite zu den Feierlichkeiten ([www.gottardo2016.ch](http://www.gottardo2016.ch)) zählt Tage, Stunden, Minuten und Sekunden, bis es soweit ist. Am Wochenende vom 4. und 5. Juni 2016 wird es an den beiden Enden des Tunnels ein grosses Volksfest geben (Details siehe Seite 6).

Nach dem Fest braucht es aber noch ein wenig Geduld. Erst ab dem 11. Dezember 2016 (Fahrplanwechsel 2016/17) fahren die Züge fahrplanmässig durch den Gotthard-Basistunnel (GBT). Obwohl Personenzüge die Strecke zwischen Bodio und Erstfeld dann in rund 20 Minuten absolvieren, ist die Fahrzeitverkürzung zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin in einer ersten Phase noch nicht gewaltig. Grund sind Bauarbeiten auf der nördlichen Zufahrtsstrecke: Von 2017 bis 2018 wird die Ostseite des Zugersees gesperrt und die Züge werden über Rotkreuz umgeleitet, zudem wird die Strecke am Axen saniert.

Laut SBB wird die Fahrzeitverkürzung zwischen Zürich und dem Tessin (Bellinzona/Lugano) zirka 25 Minuten betragen. Der vorläufig grösste Effekt entsteht zwischen Luzern und dem Tessin (Fahrzeitgewinn 40 Minuten), während zwischen Basel und dem Tessin nur

30 Minuten eingespart werden. Grund: Die Züge werden wegen des Taktfahrplans dann einfach länger im Bahnhof Luzern warten. Erst nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und dem Abschluss der Arbeiten auf den Zulaufstrecken wird die Zeitersparnis gegenüber dem heutigen Fahrplan rund 60 Minuten betragen. Die Fahrt von Zürich nach Lugano wird ab 2020 weniger als zwei Stunden, diejenige nach Mailand etwas weniger als drei Stunden dauern.

### Einige Wermutstropfen

Nicht zu vergessen ist natürlich auch der Güterverkehr: Die Inbetriebnahme der Basistunnels am Gotthard und Ceneri ermöglicht kürzere und verlässlichere Fahrzeiten. Pro Stunde werden dereinst neben einem internationalen Reisezug und einem nationalen Reisezug auch sechs Güterzüge (gebündelt in zwei 3er-Formationen) verkehren.

Die Erhöhung der Kapazität für den Güterverkehr ist bekanntlich eines der Hauptziele der Neuen Alpentransversalen (NEAT), um den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Im Abstimmungsbüchlein von 1992, als das Volk in einer Referendumsabstimmung mit 64 Prozent Ja zum Alpentransit-Beschluss sagte, heisst es zuversichtlich: „Mit der NEAT kann der überwiegende Teil des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlagert werden“. Erst danach wird die Verkürzung der Fahrzeiten („Zürich–Mailand in gut 2 Stunden!“) sowie der

Anschluss „an das künftige moderne Schienennetz Europas“ erwähnt. Dies diene der Umwelt und der Wirtschaft. Interessant im Übrigen auch das Hauptargument der damaligen NEAT-Gegner, die unter dem Titel „Stopp der Transitlawine“ gegen die Vorlage mobil machten.

Viele zweifelten damals daran, dass der 57 Kilometer lange Tunnel überhaupt realisierbar sei. Lässt sich die Pioramulde mit ihrem zuckerförmigen, wasserführenden Dolomit durchfahren? Fast ein Vierteljahrhundert später sind diese Fragen längst beantwortet. Der Gotthard-Basistunnel ist Realität, dank einer einmaligen Leistung von Planern, Ingenieuren, Mineuren und Bahntechnikern.

Einige Wermutstropfen bleiben trotz allem Stolz auf dieses Bauwerk. So bleiben die topmodernen Tunnels (inklusive Ceneri) Stückwerk, und dies trotz des 4-Meter-Korridors, der bis 2020 gebaut wird. Ein wirkliches Hochgeschwindigkeitsnetz ist nicht entstanden. Güterzüge müssen auf den Zulaufstrecken durch dichtbesiedeltes Gebiet fahren.

Etwas bitter ist zudem die Tatsache, dass zum grossen Event am 1. Juni kein neues Rollmaterial bereit steht. Die Ausschreibung und Auftragsvergabe für die neuen Züge im Nord-Süd-Verkehr durch die SBB hatte sich hingezogen. Stadler Rail erhielt im Mai 2014 schliesslich den Zuschlag für 29 Triebzüge (EC250), die den Namen „Giruno“ tragen werden. Doch fertiggestellt sind die Züge leider noch nicht.

# „Ich war immer zuversichtlich betreffend der Machbarkeit“

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist ein gewaltiger Meilenstein für die Schweiz, aber auch für die AlpTransit Gotthard AG als Bauherrin. Ein Interview mit Geschäftsführer Renzo Simoni.

**Interview: Gerhard Lob**

**Herr Simoni, wie fühlt es sich an, Chef des Unternehmens zu sein, das als Bauherrin den neuen Gotthard-Basistunnel und damit den längsten Eisenbahntunnel der Welt verantwortet?**

**Renzo Simoni:** Es fühlt sich hervorragend an! Es erfüllt mich mit Freude und Stolz, einen Beitrag zum Gelingen dieses faszinierenden Projekts leisten zu dürfen.

**Die offizielle Eröffnung findet am 1. Juni statt. Dann wird der Tunnel an die SBB als Betreiberin übergeben. Ist das für Sie auch ein wehmütiger Moment?**

Ich gehe davon aus, dass nach der Übergabe zumindest in gewissen Momenten Wehmut aufkommen wird, immerhin war ich die letzten 20 Jahre meines Berufslebens in diversen Funktionen mehr oder weniger intensiv in diesem Projekt engagiert.

**Mehr als 10 Jahre Bauzeit sind vergangen. Was waren für Sie die eindrücklichsten Momente in der Bauphase?**

Der Hauptdurchschlag vom 15. Oktober 2010 war sicher der eindrücklichste Moment. Viel weniger spektakulär, aber ähnlich wichtig war die Freigabe für den Testbetrieb, die wir Ende September 2015 vom Bundesamt für Verkehr erhalten haben. Dann gab es natürlich auch die bautechnischen Highlights, wie der deformierbare Stahleinbau im Tavetscher-Zwischenmassiv, wo radiale plastische Gebirgsverformungen bis zu einem Meter auftraten

und stabilisiert werden mussten, oder nicht geplante Ereignisse, wie das Blockieren einer Tunnelbohrmaschine (TBM). Positiv war sicher das problemlose Durchfahren der Pioramulde oder der fliegende 24-Stunden-Vortriebsrekord von 56 Metern der TBM im Abschnitt Erstfeld. Beschäftigt haben mich die Unfälle mit tödlichen Ausgang. Sie machen traurig und man stellt sich viele Fragen.

**Gab es Augenblicke, in denen Sie an der Machbarkeit dieses Bauwerks zweifelten?**

Ich gehöre zur Gilde der etwas machbarkeitsgläubigen Ingenieure und war immer zuversichtlich betreffend der Machbarkeit. Ein anderes Thema sind die dazugehörigen Kosten und der dafür notwendige Zeitbedarf.

**Nach dem Hauptdurchschlag in Sedrun am 15. Oktober 2010 wurde es medial etwas ruhiger um diesen Tunnel. Die Bahntechniker übernahmen nach und nach das Zepter. Gab es unvorhergesehene Probleme beim Einbau der Bahntechnik?**

Der eigentliche Einbau ging sehr reibungslos und plangemäss vonstatten. Probleme gab es ganz zu Beginn nach der Zuschlagserteilung, weil ein Konsortium Rekurs einreichte und die Arbeitsaufnahme dadurch um ein halbes Jahr verzögert worden ist.

**Rein äusserlich sieht man eigentlich nur die Portaleinfahrten. Haben Sie den Eindruck, dass die Öffentlichkeit verstanden hat, welche unglaubliche Leistung vollbracht wurde – von den Planern über**

**die Geologen und Ingenieure bis zu den Mineuren?**

Dem muss ich widersprechen. Die Anschlussstrecken zwischen den Portalen und der Verknüpfung mit der bestehenden SBB-Linie sind ca. 5 km bzw. 8 km lang. In diesen Bereichen werden weit über eine halbe Milliarde Franken verbaut. Unter anderen gibt es eine grosse Anzahl an Kunstbauten wie Brücken, Unterführungen und Bahntechnikgebäuden. Übrigens hat bereits einer meiner Vor-Vorgänger, Peter Zuber, die Beratungsgruppe für Gestaltung ins Leben gerufen, die für eine einheitliche gestalterische Sprache sämtlicher sichtbarer Bauwerke entlang der ganzen Achse Gotthard gesorgt hat. Ziel war, dass der Betrachter den „roten Faden“ der Gestaltung der NEAT zwischen Zürich und Lugano erkennt. Ich meine, das Resultat ist hervorragend.

Was die Wahrnehmung der Leistungen in der Öffentlichkeit betrifft: Ich meine, die Öffentlichkeit erfährt vor allem über die Berichterstattung in den Medien von diesem faszinierenden Projekt und der damit verbundenen Leistung. Deshalb ist Ihre Arbeit für uns auch so wichtig!

**Bleiben wir bei den Mineuren – ein harter Beruf. Leider mussten auch beim neuen Gotthard-Basistunnel Menschen ihr Leben lassen. Es gab Unfälle, wie Sie selbst bereits erwähnt haben. Wie sieht die „Bilanz“ unter diesem Gesichtspunkt aus?**

Das ist vollkommen richtig. Trotz vielfältiger maschineller Unterstützung, den strengen SUVA-Vorschriften und den Massnahmen zur Arbeitssicherheit ist der Beruf des Mineurs auch



## Zur Person

Renzo Simoni (55) ist in Ilanz (Graubünden) aufgewachsen. An der ETH Zürich promovierte er zum Bauingenieur und Raumplaner. Seit Anfang 2007 ist er als Geschäftsführer der AlpTransit Gotthard AG tätig. Zuvor war er unter anderem Geschäftsleitungsmitglied der Firma Helbling Beratung + Bauplanung. Über Jahre hat er im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr beim NEAT-Controlling mitgewirkt und die NEAT-Leitung beraten. Simoni ist in Meilen ZH wohnhaft, verheiratet und Vater zweier Töchter. Kommunalpolitisch war er für die FDP aktiv. Sein Grossvater väterlicherseits war in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts aus Italien in die Schweiz emigriert.



Der eindrücklichste Moment: Hauptdurchschlag am 15. Oktober 2010 in Sedrun.

Bilder: AlpTransit Gotthard AG

heute noch knochenhart. Trotz aller getroffenen Massnahmen gab es leider 8 Unfälle mit insgesamt 9 Todesopfern im Gotthard-Basistunnel. Am Vortag der Einweihung am 1. Juni 2016, zu der die Hinterbliebenen dieser Opfer von uns eingeladen werden, wird beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels eine Gedenkstätte zu Ehren der Verstorbenen eingeweiht.

**Vor kurzem wurden – allerdings in Bezug auf den Ceneri-Basistunnel – Vorwürfe laut, die Baukonsortien hätten Sicherheitsvorschriften verletzt, um den Tunnel schneller bauen zu können. Was ist daran an diesen Vorwürfen?**

Ich habe von diesen Vorwürfen natürlich auch gehört. Aber ich habe das schon in meiner Rede am Hauptdurchschlag im Ceneri-Basistunnel gesagt: Die Vorwürfe sind meiner Ansicht nach reine Behauptungen, in keiner Art und Weise mit Fakten untermauert. Solche Aussagen sind für mich schlicht und einfach nicht glaubhaft. Deshalb möchte ich mich auch nicht weiter dazu äussern.

**Seit einiger Zeit wird der Gotthard-Basistunnel mit Personen- und Güterzügen auf Herz und Nieren getestet. Wie verläuft diese Testphase?**

Der Testbetrieb verläuft bisher sehr erfreulich. Bis Ende Januar 2016 konnten bereits rund 1300 Testfahrten durchgeführt werden, darunter die Hochgeschwindigkeitsfahrten mit dem ICE-S der Deutschen Bahn mit 275 km/h.

**Ist es denkbar, dass die offizielle Eröffnung am 1. Juni noch in irgendeiner Weise gefährdet ist?**

Der Testbetrieb bleibt bis zum Schluss anspruchsvoll, und alle Beteiligten werden in dieser Zeit extrem gefordert. Neben den noch ausstehenden, zu erbringenden Nachweisen gibt es diverse Mängel bis zum 1. Juni 2016 zu beheben. Ich meine aber, dass die Themen bekannt sind und gehe davon aus, dass alles soweit in Ordnung gebracht werden kann, dass uns das Bundesamt für Verkehr am 31. Mai 2016 die provisorische Betriebsbewilligung erteilen kann. Diese ist ja die Voraussetzung für das grosse Fest anfangs Juni.

**Ein grosses Thema bei Grossbauwerken sind auch immer die Finanzen. Das Parlament hat sogar eine eigene NEAT-Aufsichtskommission. Wie sieht es auf der finanziellen Seite aus?**

Das Parlament hat per Bundesbeschluss vom 16. September 2008 den finanziellen Rahmen für die NEAT-Achse Gotthard, konkret also für den Gotthard- und den Ceneri-Basistunnel auf 13,157 Mia. Franken festgelegt – auf der Preisbasis 1998, ohne Mehrwertsteuern, Bauzinsen und Teuerung. Wir werden diesen Kostenrahmen aller Voraussicht nach einhalten können.

**In diesen Jahren sorgten auch vermeintliche Skandale wie die Lieferung und der Einbau defekter Röhren für Schlagzeilen. Was ist daraus geworden?**

Sie sprechen von den Drainageleitungen aus Polyethylen. Wir haben mit den Konsortien eine Einigung betreffend Minderung erzielt. Das Thema ist erledigt.

**Mit dem Gotthard-Basistunnel wird das Herzstück der NEAT am Gotthard in Betrieb genommen. Der Ceneri-Basistunnel folgt erst 2019. Finden Sie es bedauerlich, dass nicht die ganze Gotthard-Achse in einem Zug in Betrieb geht?**

Der Ceneri-Basistunnel wird voraussichtlich Ende 2020 in den kommerziellen Betrieb gehen. Es ist richtig, dass der volle Nutzen der ersten Flachbahn durch die Alpen erst dann zum Entfalten wird. Die Staffelung der Realisierung und Inbetriebnahme hat aber auch etwas Positives: Von den Erfahrungen am Gotthard können wir nun am Ceneri profitieren. Dazu kommt, dass wir mit weniger Kapazitäten auskommen, als wenn wir alles gleichzeitig hätten machen müssen.

**Die NEAT – eigentlich als Flachbahn von Grenze zu Grenze gedacht – bleibt auch mit dem Gotthard- und dem Ceneri-Basistunnel ein Stückwerk. Güterzüge müssen sich auch nach 2020 mitten durch Bellinzona oder ab Lugano über die alte Gotthard-Bahnlinie quälen. In Vezia hat man am Ceneri-Südportal eine Ausfahrt für eine mögliche Verlängerung von AlpTransit in Richtung Süden geschaffen. Wann wird diese Verlängerung Ihrer Meinung nach verwirklicht werden?**

Da möchte ich nicht spekulieren. Dafür braucht es übergeordnete politische Entscheide.

**Am 1. Juni wird – wie erwähnt – der Tunnel offiziell eröffnet. Der Gesamtbundesrat wird erwartet, ausserdem viele Politiker und Würdenträger aus dem In- und Ausland. Macht sie dieser Anlass ein wenig nervös?**

Mich persönlich macht der Anlass nicht nervös, denn im Mittelpunkt wird nicht die AlpTransit Gotthard AG stehen. Die Organisation und damit die Verantwortung des Anlasses liegt beim Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Wir unterstützen wo nötig und gewollt. Ich bin jedoch zuversichtlich, dass wir sowohl am 1. Juni als auch am Publikumswochenende vom 4./5. Juni 2016 unvergessliche und würdige Anlässe erleben werden.

Herr Simoni, wir danken Ihnen für das Gespräch. Glück auf!

# So wird gefeiert

Einige Details zu den Eröffnungsfeierlichkeiten für den Gotthard-Basistunnel.

**Gerhard Lob** Am 1. Juni 2016 findet die Eröffnungsfeier mit einem offiziellen Staatsakt statt. Dieser Anlass ist nur wenigen Auserwählten zugänglich – rund 1200 geladenen Gästen aus dem In- und Ausland sowie 300 Medienschaffenden. Doch: Die eigentlichen Eröffnungszüge sind 1000 Bürgern aus allen Landesteilen vorbehalten. Ehrengäste, Politiker, Bundes- und Bahnvertreter sind in diesem historischen Moment nur Zuschauer. 500 Personen wurden per Auslosung ermittelt, sie erhielten je zwei Tickets. Dabei sein werden auch zwei Schulklassen. „Dieses Vorgehen ist ein Dank an die Schweizer Bevölkerung, welche den Tunnel ermöglicht hat“, sagt der Projektverantwortliche Gregor Saladin aus dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Die offiziellen Feierlichkeiten finden auf der Nordseite in Rynächt und auf der Südseite in Pollegio statt. Der Eröffnungszug Nord–Süd startet um 11.30 Uhr, der Eröffnungszug Süd–Nord um 11.45 Uhr.

Am 2. Juni ist ein eigener Festtag reserviert für alle, die am Tunnelprojekt beteiligt waren. Mineure, Ingenieure, Geologen und viele andere. Erwartet werden rund 2000 Gäste.

## Unten durch – oben zurück

Am Wochenende vom 4./5. Juni 2016 gibt es dann das grosse Volksfest. Es werden bis gegen 100 000 Personen erwartet. Zentrale Elemente dieses Volksfestes, das ebenfalls an beiden Portalen in Uri und im Tessin stattfinden wird, sind die Angebote für Durchfahrten durch den Gotthard-Basistunnel, kulturelle Darbietungen, Ausstellungen, Verkaufsstände und eine Rollmaterialausstellung. Es wird die Möglichkeit geben, durch den Gotthard-Basistunnel zu fahren und über die alte Bergstrecke zurückzureisen. Geplant sind Shuttle-Züge im 20-Minuten-Takt. Die Spezialbillette werden ab April zu kaufen sein.

In Rynächt wird in einem igluförmigen Domzelt eine Replika des Teufelssteins gebaut. Darauf werden mit modernster multimedialer Technik Elemente des Kantons Uri projiziert. An einer Marktstrasse werden Urner Produkte angeboten, vorwiegend Lebensmittel und Kunsthandwerk. Auf einer Aussenbühne treten im Festareal Rynächt und auf dem zweiten Festplatz im Dorfzentrum von Erstfeld diverse Kulturschaffende auf. Die Gemeinde Erstfeld prä-



Das Gelände am Südportal des Gotthard-Basistunnels in Pollegio (rund um die SBB-Betriebszentrale Süd und das AlpTransit-Besucherzentrum) beherbergt einen Teil der Feierlichkeiten. Bild: Gerhard Lob

sentierte sich am Publikumsanlass mit Aspekten der Dorfgeschichte. Auf dem SBB-Areal findet die Ausstellung „Erstfeld auf der Spur“ statt.

Weiter können die Erhaltungs- und Interventionszentren (EIZ) in Erstfeld und Biasca besichtigt werden, man kann einen Lösch- und Rettungszug in Aktion erleben und in einem Parcours die Arbeitsbedingungen eines Mineurs am eigenen Leibe spüren. Speziell für Kinder gibt es eine Schatzsuche, für Ratefreudige ein Schätzspiel und für Hobbyfotografen einen Fotosharing-Wettbewerb.

Auch auf der Südseite in Pollegio ist beim grossen Publikumsanlass für Unterhaltung, Kultur und natürlich für gastronomische Spezialitäten gesorgt. Ein Festzelt in Form eines Schweizer Kreuzes ist geplant. Die Kosten für die Festivitäten belaufen sich nach Angaben des Bundesrats auf rund 12,5 Millionen Franken. 8 Millionen davon steuert der Bund aus dem bereits bewilligten NEAT-Kredit bei.

Weitere Informationen unter: [www.gottardo2016.ch](http://www.gottardo2016.ch)

## Sondermünzen

Die Eidgenössische Münzstätte Swissmint hat zur Eröffnung des Jahrhundertbauwerks Gotthard-Basistunnel eine 20-Franken-Sondermünze aus Silber herausgegeben. Die Münze zeigt das Nordportal des Tunnels bei Erstfeld. Sie ist seit dem 28. Januar erhältlich. Eine weitere Münze aus Gold, die das Südportal bei Bodio darstellt, erscheint am 26. Mai 2016. Für die Gestaltung beider Münzen zeichnet der Grafiker Fredy Trümpi aus Binz verantwortlich. Die neuen Sonderprägungen sind in limitierter Auflage erhältlich bei Banken, Münzenhändlern und unter [www.swissmintshop.ch](http://www.swissmintshop.ch).



# Neue Massstäbe in Sachen Sicherheit

Die SBB räumen der Sicherheit beim Betrieb des neuen Gotthard-Basistunnels einen maximalen Stellenwert ein.

**Gerhard Lob** Der Gotthard-Basistunnel soll nicht nur der längste Bahntunnel der Welt sein, sondern auch einer der sichersten. Die SBB präsentierten im Januar in Erstfeld das Sicherheitskonzept für den Gotthard-Basistunnel. „Bahntunnels sind grundsätzlich sicher“, betonte Hans Vogt, der bei den SBB für die Sicherheit zuständig ist. Sie hätten kaum Weichen, und äussere Einflüsse auf den Bahnverkehr gebe es nicht. Die Fahrt durch den richtungsgetrennten Gotthard-Basistunnel sei sicherer als die über die alte Bergstrecke.

Die Sicherheit spielte bereits bei der Konzeption des Gotthard-Basistunnels eine wichtige Rolle: Denn die zwei richtungsgetrennten Röhren schliessen Kollisionen aus. Schon vor der Einfahrt werden alle Züge genau überwacht. Verschiedene Detektionsanlagen stellen fest, ob Brände schwelen oder Achsen heisslaufen. Im Falle von sicherheitsrelevanten Störungen werden die Züge gestoppt, bevor sie in den Tunnel einfahren.

Trotzdem kann es nach der Einfahrt zum Ereignisfall kommen. „Ein brennender Zug ist dann das schlimmste, was passieren kann“, sagte Peter Jedelhauser von der SBB-Projektorganisation Nord-Süd-Achse Gotthard. Aber auch für das Worst-Case-Szenario ist man gerüstet. Kommt es bei einem Zug zu einer Alarmauslösung, wird dieser möglichst bis zur nächsten Nothaltestelle in Sedrun oder Faido geführt. Weitere Einfahrten von Zügen in die betroffene Tunnelröhre werden verhindert, Folgezüge sofort gestoppt.

## In 45 Minuten am Ereignisort

Die Passagiere müssen an den Nothaltestellen der Fluchtwegsignalisation folgen und werden in die Gegenröhre geleitet und von dort mit einem Zug evakuiert. Spezielle Türen und Lüftungsanlagen sorgen dafür, dass keine Rauchgase in die Fluchtwege gelangen können. Muss ein Zug ausserhalb der Multifunktionsstellen von Faido und Sedrun halten und evakuiert werden, bestehen dank der Querschläge alle 325 Meter Übergänge in die Gegenröhre.

Bei den Portalen, in Erstfeld und Biasca, gibt es zudem je ein Interventionszentrum mit einem Lösch- und Rettungszug. Elf Personen stehen rund um die Uhr bereit, um innerhalb von fünf Minuten auszurücken. Innerhalb von 45 Minuten müssen die Rettungszüge am Ereignisort sein, innerhalb von 90 Minuten muss die



An einem in Erstfeld gezeigten Modell des Gotthard-Basistunnels lässt sich das Stollen- und Sicherheitssystem der Multifunktionalstelle Sedrun im Detail betrachten.  
Bild: Gerhard Lob

Evakuierung erfolgt sein. Wenn nötig, werden die Rettungsteams von Einsatzkräften der Kantone Uri, Tessin und Graubünden unterstützt. Die SBB schulen zudem Tausende von Mitarbeitenden für das richtige Verhalten im Ereignisfall.

Die SBB haben Erfahrung mit Tunnels der unterschiedlichsten Art: Ihr Netz zählt 277 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 260 Kilometern. Der kürzeste ist sieben Meter lang, der bisher längste Tunnel, der Simplon, 19,8 Kilometer. Just im Simplon-Tunnel gerieten am frühen Morgen

des 9. Juni 2011 mehrere Wagen eines Güterzuges in Brand. Einsatzkräfte konnten das Feuer erst nach etwa zwölf Stunden löschen. Der Lokführer konnte sich unverletzt in Sicherheit bringen. Brandursache war die lose Plane eines Sattelauflegers, die im Tunnel mehrmals die Fahrleitung berührte. Auch im Gotthard-Scheiteltunnel kam es bereits zu Unfällen. Allerdings wurde seit der Eröffnung 1882 kein einziger Passagier tödlich verletzt. Dies zeigt, wie sicher Bahntunnels selbst mit Gegenverkehr sind.

## Zuschlag für Gotthard-Basistunnel? Nein danke!

**PBS** Die SBB planen, für Fahrten durch den Gotthard-Basistunnel einen Zuschlag zu erheben. Im Vergleich zur Bergstrecke am Gotthard werden Reisende zwar weniger Kilometer fahren. Da die Qualität der Strecke aber verbessert werde, wünsche die SBB einen Zuschlag für Transitpassagiere, sagte Daniele Pallecchi zur Schweizerischen Nachrichtenagentur SDA. Die Rede ist von einem Franken auf dem Abschnitt zwischen Castione TI und Altdorf UR. Einen solchen Streckenzuschlag gibt es auch auf der Neubaustrecke zwischen Olten und Bern oder beim neuen Lötschberg-Basistunnel. Die SBB haben einen entsprechenden Antrag beim

Verband öffentlicher Verkehr (VöV) gestellt, der darüber entscheiden wird.

Kaum waren im Februar die Pläne für diesen Zuschlag bekannt geworden, erhob sich ein Sturm der Entrüstung. Der Preisüberwacher äusserte Bedenken. Pro Bahn Schweiz bezeichnete dieses Vorhaben als „Schnaps-idee“, vor allem angesichts der seit Jahren unbefriedigenden Situation im Gotthard-Verkehr. Will man unbefriedigende Leistung mit Tarifizuschlägen belohnen? „Am besten wird diese Idee in einem tiefen Loch für immer versenkt“, heisst es in einer Medienmitteilung von Pro Bahn.



- Einzelmitglied  
CHF 50.– / Jahr
- Partnermitglied  
CHF 30.– / Jahr
- Studenten/Lehrlinge  
CHF 25.– / Jahr
- Vereine / Verbände  
CHF 100.– / Jahr
- Gemeinden  
CHF 200.– / Jahr
- Firmen / Gönner  
mindestens CHF 500.– / Jahr

Name / Vorname

---

Adresse

---

PLZ / Ort

---

E-Mail-Adresse

---

Datum / Unterschrift

---

Empfohlen durch (Name / Adresse)

---

---

---

## Jetzt Mitglied werden ...

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz  
CH - 8000 Zürich

oder online  
[www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)

Wer mindestens drei neue Mitglieder für Pro Bahn Schweiz wirbt, erhält als Geschenk Reisegutscheine reka-rail im Wert von CHF 50.-.



Konservatives Projekt: Der neue Bahnhof von Bellinzona.

Projektbild: SBB

## Bahnhöfe putzen sich raus

Mehr Komfort für Reisende und barrierefreie Zugänge: Arth-Goldau, Bellinzona und Lugano werden zu NEAT-Bahnhöfen.

**JPB/GL** Im Zusammenhang mit dem Gotthard-Basistunnel bauen die SBB auch die Zulaufstrecken und die dortigen Bahnhöfe aus. Neue Gleis- und Perronanlagen sollen Reisenden ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen.

Die Arbeiten im Bahnhof Arth-Goldau begannen im September 2015 und werden bis ins Jahr 2018 andauern. Im letzten Sommer konnten die Arbeiten an den Spurwechseln Nord und Süd termingerecht abgeschlossen und diese dem Betrieb übergeben werden. Bis Ende Januar 2016 wurde das Perron des Gleises 5 erhöht und mit einem neuen Dach versehen. Ebenfalls erfolgt der Bau des neuen Treppenabganges in der Spitze zwischen den Gleisen 4 und 5. Durch diese Baumassnahmen können Verspätungen entstehen, da die Umsteigewege etwas länger werden.

Dank der neuen Gleisanlagen können die Züge dereinst aber mit höherem Tempo in den Bahnhof und aus dem Bahnhof Arth-Goldau fahren, was die Pünktlichkeit steigern soll. Die Gesamtkosten für die Umbauten in Arth-Goldau belaufen sich auf rund 52 Millionen Franken.

Weil der Bahnhof Arth-Goldau zum NEAT-Bahnhof wird, soll auch das Umfeld aufgewertet werden. Die Rigi-Bahnen wollen ein Hochhaus bauen und die Gemeinde will den Bahnhofplatz aufwerten. Die Lage des Bahnhofs mit teilweise brachliegenden Grundstücken würde erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten bieten, so die Gemeinde Arth und die Rigi-Bahnen: Um von den Vorteilen der NEAT-Anbindung zu profitieren, müssten diese Areale reaktiviert werden.

Auf der Südseite des Gotthard-Basistunnels wird seit einiger Zeit intensiv am Bahnhof Bellinzona gewerkelt (mit einigen Unannehmlichkeiten für die Passagiere). Nach 140 Jahren wird der Bahnhof in diesem September in neuem Glanz erstrahlen und dank neuer Zugänge Kun-

den mit einer Behinderung ein barrierefreies Reisen ermöglichen. Ein neuer Lift für das Gleis 3 konnte schon im Dezember in Betrieb genommen werden. Die Gesamtinvestitionen am „Tor des Südens“ (La porta del Ticino) belaufen sich auf rund 76 Millionen Franken.

Umgesetzt wird eine Totalrenovation des historischen Gebäudes, welches durch einen direkt anschliessenden Neubau auf der Südseite im gleichem Stil ergänzt wird. So entsteht ein langgestreckter Bau über eine Länge von 150 Metern. Das Projekt kommt sehr konservativ daher, was auch daran liegt, dass der Bahnhof aus dem Jahr 1874 unter Denkmalschutz steht. Ein erstes Projekt des Architekturbüros Orsi & Associati, das eine öffentliche Ausschreibung gewonnen hatte, wies wesentlich futuristischere Züge auf, wurde aber überraschend von der Eidgenössischen Kommission für Denkmalschutz gestoppt, was zu einigen Reibereien führte.

Ins Gesamtprojekt NEAT passt schliesslich auch die Erneuerung des Bahnhofs Lugano. Nachdem dort das Gebäude bereits umgebaut und renoviert wurde, entsteht momentan ein neues Atrium mitsamt Rolltreppen und Liften sowie eine Durchgangs-Ladenpassage, durch die Passagiere bald unterirdisch zum Bahnhof der Schmalspurbahn Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) und bequem zu Fuss in die Innenstadt gelangen können. Ein Panoramafenster am Ende der Passerelle gibt den Blick auf die Stadt frei.

Der umgebaute Bahnhof Lugano soll ab Ende 2016 – also vor der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels – in neuem Glanz erstrahlen und als „Terrazza del Ticino“ symbolisch für ein zukunftsorientiertes und kundenfreundliches Angebot stehen. Die SBB rechnen damit, dass die Anzahl der Passagiere sich bis 2020 – das heisst nach Eröffnung des neuen Ceneri-Basistunnels – auf 16 000 pro Tag verdoppeln wird.

# „Ich liebe Baustellen!“

Die Schriftstellerin Zora del Buono hat mit der Novelle „Gotthard“ den Mineuren des neuen Basistunnels ein literarisches Denkmal gesetzt.

**Interview: Gerhard Lob**

**Frau Del Buono, wie kamen Sie darauf, eine Novelle zu schreiben, die rund um die Baustelle des Gotthard-Basistunnels in der Leventina spielt?**

Auf diese Idee kam ich bei einer Lesung meines ersten Romans in Zürich. Bei einem anschließenden Abendessen unter Freunden war auch Rolf dabei. Er ist ein „Cowboy“, tätowiert von oben bis unten, mittlerweile pensioniert, aber er hat sein Leben lang im Tunnelbau gearbeitet. Er erzählte unter anderem, dass es im Tunnel so heiss sei, dass man sich fast am Fels verbrenne. Alle hörten gebannt zu, weil wir merkten, dass wir gar nichts wussten vom Tunnelbau, von den Zuständen im Inneren der Berge, und dies, obwohl wir alle ständig durch Bahntunnels fahren.

**Was war dann der nächste Schritt?**

Bei mir löste diese Erzählung den Wunsch aus, eine Geschichte rund um den Tunnelbau zu schreiben. Ich fuhr mit Rolf auf einen Campingplatz ins Tessiner Bleniotal, wo wir vier Tage blieben. Eigentlich eine kurze Zeit, aber das reichte. Ich wollte ja keine Sozialreportage schreiben, sondern einen Roman. Ich war dann auch im Tunnel, aber nicht vorne bei der Tunnelbohrmaschine. Rolf hat mir viele kleine Hinweise gegeben, als wir mit seinem Jeep durchs Tal fuhren. Dort hat er mir auch die Stellen gezeigt, wo die Bahnfotografen – die Trainspotter – warten. Und schliesslich habe ich dann diesen Herrn Bergundthal als Figur genommen, der von Berlin in die Leventina reist, um Züge zu fotografieren.

**In der Novelle kommt auch viel Fachvokabular vor, von Lok-Typen bis zu Querschlängen in Multifunktionalstellen. Sie selbst kommen nicht vom Bahnfach. Wie haben Sie sich das angeeignet?**

Ich komme ursprünglich von der Architektur und war auch vier Jahre Bauleiterin in Berlin. Ich liebe Baustellen, schweres Gerät oder den Geruch von frischem Beton. Ich habe dann häufig die Schweizer Eisenbahn-Revue gelesen. Trotzdem sind mir kleinere Fehler unterlaufen, die in der Neuauflage verbessert werden. Ich habe Trainspotter kennengelernt, etwa einen deutschen Juraprofessor, der mit leuchtenden Augen von den Schweizer Bergen und Zügen



Zora del Buono.

Bild: zVg

sprach. Es hat mir sehr gefallen, dass gestandene Männer, egal welchen Berufs, so ein Feuer für die Bahnwelt haben, sei es nun für Modellbahnen oder echte Bahnen.

**Diese Bahnwelt hat wie die Baustellen etwas sehr männliches. Hat Sie dieser Aspekt interessiert?**

Alle Protagonisten in meinen Romanen waren eigentlich immer männlich. Interessant ist, dass in dieser Tunnelbauwelt die Frauen durchaus eine Rolle spielen; die Heilige der Bergleute, die Kantinenchefin, die Prostituierte. Die Männerwelt beinhaltet eine Frauenwelt in Gedanken. Aber natürlich gibt es da diese virilen, phallischen Elemente im Bergbau wie das Durchstossen des Berges.

**Diese Alptransit-Baustellen sind ein Amalgam von unterschiedlichen Menschen und Kulturen. Steckt da auch ein wenig ihrer persönlichen Geschichte drin?**

Auf alle Fälle. Mein Vater ist Südtaliener, meine Mutter ist Schweizerin. Ich habe die Schweiz verlassen, bin erst nach Holland gegangen, dann nach Deutschland. Ich liebe es, fremd zu sein. Und ich liebe Fremdes. Und diese Dimension des Fremden gibt es auch auf diesen Baustellen. Die Menschen leben wie in einem Paralleluniversum.

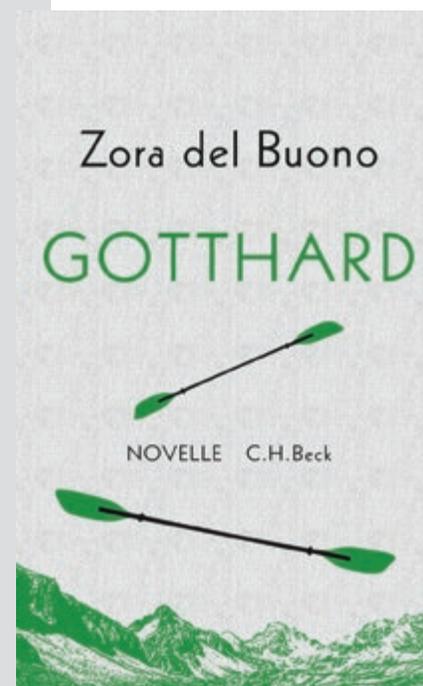
## Buchtipp

### Gotthard

Abgründig und komisch, sinnlich und raffiniert erzählt Zora del Buono in „Gotthard“ von den Arbeitern am Gotthard-Basistunnel, von einer buchstäblich heissen Arbeitsatmosphäre und von einer Leiche im Keller. Fritz Bergundthal, Eisenbahn-Fan aus Berlin und gepflegter, fünfzigjähriger Junggeselle, ist zum Gotthardtunnel ins Tessin gereist, um ein paar spektakuläre Fotos schöner Lokomotiven zu machen. Aber im Laufe eines einzigen Tages, von dem „Gotthard“ erzählt, wird er immer tiefer verstrickt in die freundschaftlich-familiären und erotischen Verwicklungen der Arbeiter rund um die Baustelle des Gotthard-Basistunnels.

Da sind die immer noch fesche, schrill alternde Dora Polli-Müller und ihre burschikose Tochter Flavia, Robert Filz mit seiner obsessiven Liebe zur brasilianischen Hure Mônica, Aldo Polli und Tonino, die in einer merkwürdigen, spannungsgeladenen Abhängigkeit aufeinander fixiert sind. Und die Heilige Barbara, Schutzgöttin der Tunnelbauer, ist gestohlen worden. Ein böses Omen, was sich im Laufe dieses Tages grässlich bewahrheiten wird.

Auf nur 144 Seiten entwickelt Zora del Buono eine packende und genial konstruierte Geschichte, die von Feuilletons in Deutschland und der deutschen Schweiz enthusiastisch gefeiert wird.



Zora del Buono, Gotthard, Novelle, C.H.Beck, München 2015, zirka 24 Franken

# Die Gotthardlinie und ihre internationalen Züge

Der neue Gotthard-Basistunnel soll eine bessere Qualität im Fernverkehr am Gotthard bringen. Dies ist auch dringend nötig: Ein Erfahrungsbericht.

**Edwin Dutler** Aus familiären Gründen benütze ich seit ungefähr vierzig Jahren regelmässig die internationalen Züge über den Gotthard nach Italien. Dass ich mich auf diesen Reisen in den letzten 23 Jahren öfters nicht „Unterwegs zuhause“ gefühlt habe, kann jeder Italienreisende sicher nachvollziehen.

Bis zum Jahre 1993, also in der guten alten Zeit, fuhr stündlich ein Eurocity über den Gotthard nach Milano und teilweise auch noch weiter, und zwar abwechslungsweise von Basel beziehungsweise Zürich. Für den notwendigen Lokwechsel in Chiasso waren im Fahrplan 18 Minuten eingeplant, die auch als Verspätungspuffer benützt wurden. Das Umsteigen in Milano war kein Problem, und direkte Fahrkarten nach allen Reisezielen in Italien konnten problemlos an jedem Schalter gelöst werden. Mit einer zusätzlichen freiwilligen Platzreservation war das Reisen ein wahrer Genuss.

Im Jahre 1993 kam der Fortschritt mit den Cisalpino-Neigezügen vom Typ ETR 470. Zugegeben, die nicht gerade billige Verpflegung an Bord dieser Züge war top und gediegen und begann immer mit einem Prosecco. Eine gute Verpflegung war allerdings auch notwendig, da die Verspätungen dieser Züge öfters die Zugsreisen verlängerten und gute Fahrplankenntnisse verlangten, wenn man das gewünschte Reiseziel noch innert nützlicher Frist erreichen wollte.

## Versprechen nicht gehalten

Seitens Pro Bahn haben wir die SBB mehrmals auf die schlechte Zugs- und Fahrplanqualität dieser Züge hingewiesen. Zuerst wurden Probleme mit den Zügen ETR 470 rundweg abgestritten. Als die Beanstandungen immer grösser und die Probleme öffentlich und offensichtlich waren, wurde im Halbjahresrhythmus Besserung versprochen. Und immer wieder wurde von einer besseren Qualität erzählt oder diese zumindest in Aussicht gestellt – und zwar kurzfristig.

Da man zu wenige funktionsbereite Züge gekauft hatte, wurden die Zugumläufe mit Kurzwenden in Zürich und Milano geplant. Teilweise wurde auch im 4-Stunden-Takt gefahren. Eine Reinigung hat bei den Kurzwenden nicht stattgefunden; die Reisenden haben ihre Plätze zuerst selbst vom herumliegenden Unrat befreit. Jeder regelmässige Benützer dieser Züge kann sicher seitenweise negative Erlebnisse schildern; Vorkommnisse, welche den Stammkunden auf



Nicht alle Probleme gelöst: ETR 610.

Bild: Gerhard Lob

der Ost-West-Magistrale fremd sind. Nach der erfolgreichen NEAT-Abstimmung haben wir die SBB mehrmals gefragt, wann nun die neuen Züge für den internationalen Verkehr durch den Gotthard-Basistunnel bestellt werden? Auch hier wurde uns versichert, die SBB wüssten schon, wann es Zeit sei und die neuen Züge seien zeitgerecht bereit.

## Stellungnahme der SBB

Auf Anfrage des „InfoForum“ schreibt SBB-Sprecher Reto Schärli zur Situation im Gotthard-Verkehr:

„Es stimmt, wir haben zurzeit Schwierigkeiten mit der Pünktlichkeit bei den Eurocity-Zügen auf der Gotthard-Achse. Teilweise kommen die Züge schon verspätet aus Mailand in der Schweiz an. Zudem bestehen bekanntlich verschiedene Langsamfahrstellen aufgrund von Baustellen auf der Achse. Deshalb können die importierten Verspätungen nicht aufgeholt werden. Das sind die Hauptgründe für die jüngsten Verspätungen. Bei einzelnen Zügen des Typs ETR 610 kam es zudem zu einer Störung der Neigetechnik, aufgrund derer der Fahrplan nicht eingehalten werden konnte. Wir arbeiten mit Hochdruck an Lösungen zusammen mit Alstom.“

Wie wir alle wissen, konnten die SBB auch dieses Versprechen nicht einhalten. Damit man zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels nicht mit ganz leeren Händen dasteht, wurden in zwei Tranchen kurzfristig noch zwölf ETR-610-Züge beschafft. Seit dem letzten Fahrplanwechsel werden am Gotthard in der Mehrzahl der Verbindungen ETR 610 von Trenitalia eingesetzt. Mehrere negative Erlebnisse mit diesen Zügen möchte ich noch nicht überbewerten. Die SBB tun gut daran, die Verfügbarkeit und Qualität dieser Züge genau zu beobachten und dann aber auch kurzfristig Abhilfe und Korrektur schaffen. Da mangels einer genügenden Anzahl ICN-Züge die ETR 610 der SBB auch im nationalen Verkehr eingesetzt werden und mit grossen technischen Problemen zu kämpfen haben, ist der Spielraum für die SBB nicht gross. Die erste Reaktion der SBB, die Schuld am Gotthard-Desaster immer den Italienern zuzuschreiben, ist zu einfach und öfters eine reine Schutzbehauptung.

Die Anschlussbrüche in Arth-Goldau und Bellinzona haben in jüngster Zeit ein Ausmass angenommen, welches überhaupt nicht dem SBB-Niveau entspricht. Diese Anschlussbrüche passieren beim nationalen und internationalen Verkehr.

Als Aussenstehender hat man die Ansicht, dass die unsäglich Probleme auf der Gotthardlinie bei den SBB mit letzter Priorität behandelt werden: In Bern steht Richtung Italien die Verbindung via Löschberg–Simplon im Vordergrund, und dort soll es ja etwas besser funktionieren. Die regelmässigen beschönigten Medienmitteilungen können nicht darüber hinwegtrösten, dass im täglichen Betrieb auf der Gotthardlinie vieles einfach nicht so funktioniert, wie es der Fahrplan und die schönen Worte des Managements der SBB immer wieder versprechen. Es ist für alle Beteiligten nur noch peinlich.

Nun wartet alles gespannt und mit grosser Sehnsucht auf die leider viel zu spät bestellten neuen Züge der Firma Stadler mit dem Namen Giruno. Auch bei uns ist die Hoffnung gross, dass mit diesen neuen Zügen bei Reisen in den Süden qualitativ und quantitativ wieder das Niveau der Jahre vor 1993 erreicht wird und dass ab dem Jahre 2019 eine 26 Jahre lange Durststrecke beendet wird. Regelmässige Italienfahrer würden es zu danken wissen.



Seit 1882 verlässlich in Betrieb: der Gotthard-Scheiteltunnel (Portal Göschenen).

Bild: zVg

## Der erste Weltrekord am Gotthard

Der Gotthard-Basistunnel als längster Bahntunnel der Welt läutet eine neue Epoche ein. Bereits der Scheiteltunnel schrieb Geschichte.

**Jean-Pierre Baebi** Eine Reise vom Grau des Nordens ins Blau des Südens war immer schon Traum vieler Menschen. Goethe und seine Italien-Reisen seien hier nur stellvertretend genannt. Eine der grössten Herausforderungen in früheren Jahrhunderten bestand in der Überwindung der Alpen. Begehbar waren viele Alpenpässe, befahrbar jedoch nicht. So wurde beispielsweise der seit dem Mittelalter über den Gotthard führende Saumweg abschnittsweise zur Strasse ausgebaut, sodass er ab Ende des 18. Jahrhunderts von den Kutschen der Gotthardpost genutzt werden konnte. Doch wirklich angenehm war so eine Reise nicht. Als zur selben Zeit in Europa der Bau von Eisenbahnlinien begann, kam in der Schweiz bereits in den 1840er-Jahren die Idee zum Bau einer Alpenbahn auf: durch den Lukmanier, den Splügen, den Simplon oder eben durch den Gotthard.

Die damaligen Entscheidungsträger favorisierten aus wirtschaftlichen Gründen den Gotthard. 1852 stellte der Leiter des eidgenössischen Eisenbahnbüros, Gottlieb Koller, ein erstes Projekt zum Bau einer Eisenbahnlinie über den Gotthard vor. Am 7. August 1863 gründeten fünfzehn

Kantone und die beiden Bahngesellschaften Schweizerische Centralbahn und Schweizerische Nordostbahn – aus diesen beiden Unternehmen gingen 1902 die SBB hervor – die grosse Gotthardvereinigung. Der Politiker und Bankier Alfred Escher – der Gründer der Schweizerischen Kreditanstalt, heute Credit Suisse; die wohl mächtigste und einflussreichste Schweizer Persönlichkeit seiner Zeit –, wurde Präsident des Komitees und zum massgeblichen Förderer der Gotthardidee. Gebaut wurde der Tunnel von der Genfer „Entreprise du Grand Tunnel du Gotthard“ des Unternehmers Louis Favre.

### Extreme Temperaturen im Berg

Von den technischen Anforderungen her einigte man sich auf eine durchgehende doppelspurige Adhäsionsbahn mit einer maximalen Steigung von 26 ‰ (in Tunneln nur 23 ‰) und einem minimalen Radius von 300 Metern. Ein Scheiteltunnel sollte Göschenen und Airolo verbinden. Die Kosten für die Gotthardstrecke wurden mit 187 Millionen Franken veranschlagt, davon rund 60 Millionen für den Tunnel. Italien sollte 45 Millionen, das neue Deutsche Reich und die Schweiz

je 20 Millionen Franken übernehmen, der Rest am Kapitalmarkt aufgenommen werden.

Anfang August 1872 kam es zum Vertragsabschluss, schon am 12. August 1872 begann der Tunnelbau: Zeitgleich starteten je rund 50 italienische Arbeiter in Göschenen und Airolo – ausgerüstet mit Schwarzpulver und Handbohrmaschinen. Damit schafften die Tunnelbauer rund 75 Zentimeter am Tag – eine Vortriebsgeschwindigkeit, mit der das Projekt erst nach fast 28 Jahren verwirklicht worden wäre. Favre erhöhte die Zahl der Arbeiter ständig. In Göschenen arbeiteten maximal 1645, in Airolo 1302 Arbeiter, vorwiegend Italiener aus den armen ländlichen Gegenden des Piemonts und der Lombardei. Ab 1873 kamen druckluftbetriebene Schlagbohrer zum Einsatz, Dynamit ersetzte das Schwarzpulver. Jetzt lag die Produktivität bei vier Metern am Tag, und rechnerisch sank die Bauzeit somit auf fünf Jahre und drei Monate. Die Bautrupps bewegten sich im Firststollenverfahren aufeinander zu, gearbeitet wurde in drei Schichten rund um die Uhr.

Besonders auf der Südseite kämpfte man schon am Anfang mit grossen technischen >>>

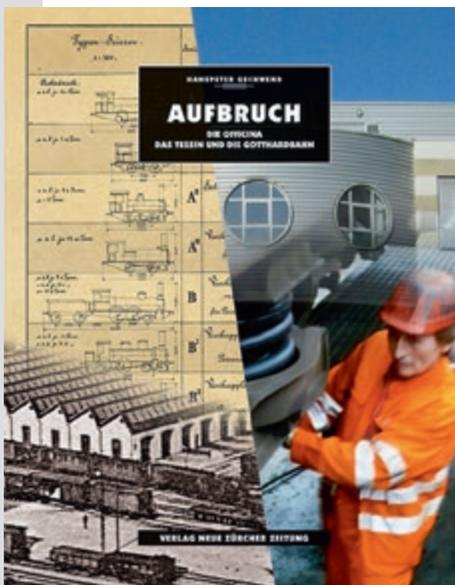
## Buchtipps

### Aufbruch: Die Officina, das Tessin und die Gotthardbahn

Die Officina, das Industrierwerk der SBB in Bellinzona, ist mehr als eine Eisenbahnreparaturwerkstätte. So wie die Bahn gesamthaft das Tessin aus Isolation und Zurückgebliebenheit befreite, wurde die Officina zum Motor der Stadtentwicklung von Bellinzona.

Der gnadenlose Konkurrenzkampf um den Standort der Werkstätte hat schon zur Zeit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 gezeigt, welche wirtschaftliche Bedeutung dieser Betrieb für die ländlichen Orte entlang der Gotthardlinie hatte. Nach wie vor ist das Industrierwerk einer der wichtigsten Arbeitgeber der Region, aber auch ein Symbol für den föderalistischen Zusammenhalt des Landes. Die Solidaritätswelle während des einmonatigen Streiks 2008 machte das überdeutlich.

Hanspeter Gschwend skizziert anhand der Geschichte der Officina die Bedeutung der Eisenbahn für die Entwicklung der Südschweiz und für das Verhältnis zwischen den Bevölkerungen beidseits der Alpen. Dabei stützt er sich auf einen reichhaltigen Fundus unveröffentlichter Dokumente.



Hanspeter Gschwend, Aufbruch, Die Officina, das Tessin und die Gotthardbahn, Zürich 2015, Verlag NZZ, 40 Franken

>>> Schwierigkeiten. Die Belastungen durch instabile Gesteinsschichten, die manchmal alle paar Dutzend Meter ihre Beschaffenheit wechselten, und ständige Wassereinträge waren enorm und hielten während der ganzen Bauzeit an, zudem stieg die Temperatur im Tunnel stellenweise auf 33 Grad, später auf 40 Grad. Ein trauriges Kapitel sind die Arbeitsbedingungen der Mineure und Arbeiter. Sie lebten in schmutzigen und überbelegten Baracken und wurden finanziell ausgebeutet, es kam sogar zum Aufstand, der mit tödlichen Schüssen beizulegen versucht wurde. Ausserdem starben an die 200 Arbeiter während der Arbeit, viele holten sich aufgrund der schlechten Arbeitsbedingungen im Tunnel und den mangelnden hygienischen Einrichtungen in den Unterkünften Krankheiten, die im Nachhinein zu ihrem frühzeitigen Tod führten.

#### Meisterleistung der Technik

Trotz des massiven Einsatzes von Personal und Technik geriet Favre bald in Zeit- und Geldnot. Prozesse um die Finanzierung begleiteten den Bau. Es war bald abzusehen, dass die Kosten weit über dem ursprünglichen Angebot liegen würden. Auch der Zeitplan von acht Jahren war nicht zu halten. Am 19. Juli 1879 wurde Favre bei einer Besichtigung im Tunnel bei Kilometer 3 von einem Unwohlsein befallen und starb wenige Minuten später im Alter von 53 Jahren an Herzversagen.

Nachdem Arbeiter des nördlichen Bautrupps am 24. Dezember 1879 zum ersten Mal den Sprenglärm im Süden vernommen hatten, durchdrang am 28. Februar 1880 um 18.45 Uhr ein Bohrer von Süden her die verbleibende Felswand. Durch das Loch reichten die Arbeiter ihren Kollegen auf der Nordseite eine Blechdose mit einem Bild des verstorbenen Favre. Am



Denkmal von Vincenzo Vela in Airolo für die beim Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels ums Leben gekommenen Arbeiter. Bild: zVg

Sonntag, dem 29. Februar 1880, kurz nach 11 Uhr, erfolgte nach sieben Jahren und fünf Monaten der eigentliche Durchstich. Die Abweichungen betragen seitlich nur 33 Zentimeter und unter 10 Zentimetern in der Höhe – eine Meisterleistung der damaligen Ingenieurs- und Vermessungstechnik.

Das Ereignis wurde in den europäischen Medien gefeiert, denn der mit 15 Kilometern dazumal längste Tunnel der Welt war entstanden (der Rekord hielt bis 1905). Die Eröffnungsfeierlichkeiten dauerten vom 22. bis zum 25. Mai 1882, mit dabei waren über 600 Gäste aus ganz Europa. Nicht dabei war neben dem bereits verstorbenen Louis Favre auch Alfred Escher, der aufgrund der finanziellen Probleme während des Baus auf Druck des Bundesrates als Präsident der Gotthardgesellschaft, also der Auftraggeberin des Baus, zurücktreten musste.

Am 1. Januar 1882 war die neue Strecke bereits provisorisch in Betrieb genommen worden. Vorerst war der Einsatz von Postzügen geplant. Erst im Juni 1882 setzte der Regelbetrieb mit zehn Zügen täglich in jede Richtung ein – davon vier Züge, die ausschliesslich Personen beförderten.

## Warum heisst der Gotthard eigentlich Gotthard?

**JPB** Wenn am 1. Juni 2016 der neue Gotthardtunnel feierlich eröffnet wird, steht der mythische Alpenübergang wieder einmal im Fokus der Weltöffentlichkeit. Der weltlängste Eisenbahntunnel trägt Schweizer Werte wie Pioniergeist, Innovation und Zuverlässigkeit in die Welt hinaus. Dies war bereits 1882 beim Gotthard-Scheiteltunnel nicht anders. Warum aber heisst der Alpenübergang so? Die wichtige Nord-Süd-Route im Herzen Europas kannten bereits die Römer. Die eigentliche Blütezeit begann aber im Mittelalter, als ein reger Verkehr über das Gotthardmassiv einsetzte und den angrenzenden Talschaften zu Wohlstand verhalf. Doch eigentlich ist das

mythische „Herz der Schweiz“ ein Ausländer – genau: ein Bayer. Denn der Namensgeber des Alpenübergangs ist der heilige Godehard oder Gotthard von Hildesheim, einer der bedeutendsten Heiligen des Mittelalters. Der Kirchenmann lebte von 960 bis 1038, war Bischof von Hildesheim und wurde 1131 als erster Bayer heiliggesprochen. Nicht überliefert ist, ob Godehard jemals über den Gotthardpass gereist ist. Die Spuren seiner Verehrung jedenfalls reichen von Italien und Kroatien bis nach Skandinavien. Zahlreiche Kirchen und Ortschaften sind nach ihm benannt – unter anderem die thüringische Stadt Gotha und eben der Gotthardpass.

# SwissPass-Daten werden gelöscht

SBB und VöV akzeptieren die Vorschläge des Eidgenössischen Datenschutzbeauftragten.

**Gerhard Lob** Der Protest des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten (EDÖB) an der sogenannten Kontrolldatenbank hat Früchte getragen. Die SBB löschen die Kontrolldaten, die mit dem neuen SwissPass gesammelt werden. Der Betrieb der Kontrolldatenbank werde per Ende März eingestellt, teilten die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) am 29. Februar mit. Die öV-Branche strebe nun klare Rechtsgrundlagen an, „die eine Weiterentwicklung von kundenfreundlichen Tarifsystemen ermöglichen“.

Die Kontrolldatenbank erfasst bei jeder Kontrolle die Uhrzeit, die Zug-/Kursnummer und die Ausweisnummer des SwissPass. Die Daten wurden bis anhin 90 Tage aufbewahrt. Viele Kunden hatten beim EDÖB protestiert. Sie befürchteten, dass mit Hilfe dieser Daten auch Bewegungs-

protokolle erstellt werden könnten. Diese Möglichkeit haben der VöV und die SBB aber ausgeschlossen. „Wenn ein SwissPass kontrolliert wird, entsteht lediglich eine ‚Momentaufnahme‘ – ein sogenannter Kontrolldatensatz – aber es kann nicht nachverfolgt werden, wo ein Kunde ein- und aussteigt“, heisst es in der Medienmitteilung.

## Probleme in Skigebieten

Der rote Pass sorgt jedoch immer noch für rote Köpfe. Ein Drittel von 40 wichtigen Skigebieten akzeptiert den SwissPass nicht. Einige erheben gar eine Zusatzgebühr statt ein Depot auf ihre eigene Karte, wie eine Umfrage der SRF-Sendung „Kassensturz“ zeigte. Dabei werben die SBB ausgerechnet mit dem Slogan: „Eine Karte – 70 Skigebiete.“ Denn auch das

Skiabo soll auf der roten Karte gespeichert sein. Pro Bahn Schweiz hatte sich zur Einführung des SwissPass grundsätzlich positiv geäußert, allerdings bleiben gewisse Zweifel. Dies zeigte sich auch anlässlich einer Diskussion bei der Pro-Bahn-Präsidentenkonferenz in Au ZH am 30. Januar: Insbesondere wurde bemängelt, dass nicht immer klar ist, was auf dem SwissPass geladen ist.

Gute Kunde kommt derweil von anderer Seite: Die SBB haben in Absprache mit dem Preisüberwacher beschlossen, ab Anfang März für Halbtax-Kunden eine 9-Uhr-Aktionskarte in der 2. Klasse zum attraktiven Preis von 29 Franken anzubieten. Die Aktion ist befristet und läuft so lange, bis die mit dem Preisüberwacher vereinbarte Anzahl von knapp 100 000 verkauften Tageskarten erreicht ist.

## öV-Kolumne

### Amtsschimmel

**Kurt Schreiber**

Die Brienz-Rothorn-Bahn kämpft seit Jahren ums Überleben. Sie tut dies mit regelmässigen Spendenaufrufen, wo Zentimeter oder ganze Meter sanierte Streckenabschnitte „gekauft“ werden können. In die gegen-teilige Richtung geht eine Vorschrift des Bundesamts für Verkehr (BAV), wonach auch dort sämtliche Bahnübergänge mit Andreaskreuzen auszurüsten sind, wenn sie Gebirgs-pfade, Fusswege oder Alpweiden queren. Wohlverstanden, die Züge fahren dort im leicht beschleunigten Schrittempo, sie sind sowohl bei Dampf- und auch bei Dieselbetrieb von weit her hörbar, und die dort weidenden Kühe wissen wohl nicht, dass die Bahnstrecke nur bei den mit Andreaskreuzen ausgerüsteten Bahnübergängen überquert werden darf. Unfälle hat es keine gegeben. Die BAV-Vorschrift ist umgesetzt, die Fundamente gegossen und die Tafeln stehen. Mit diesen Geldern hätten einige Dutzend Meter Streckenabschnitte saniert werden können.

In Waldstatt im Appenzellerland konnte bisher ein Quartier mit einem beleuchteten Fussweg direkt vom Bahnhof mit einer Gehdistanz von 50 Metern erreicht werden. Jetzt geht dies nur noch mit einem Umweg über



Bild: Kurt Schreiber

eine Überführung, was gut und gerne einen Kilometer Wegstrecke ausmacht. Der Grund liegt darin, dass der Bahnhof als „Bahnübergang“ gilt, welcher Schranken haben muss. Zwar halten alle Züge dort an, die Einfahrtgeschwindigkeit ist reduziert. Eine Schranken-anlage wurde nicht gebaut, weil unnötig.

Dafür steht jetzt dort eine Verbotstafel und der Weg ist mit einem Geländer abgesperrt worden. Sportliche Leute überwinden das Hindernis auf ihre Art, andere nehmen den Umweg unter die Füsse und dritte nehmen das Auto.

Schliesslich seien noch die Blindenmarkierungen im Zürcher Bahnhof Löwenstrasse erwähnt: Es habe zu viel davon und sie störten die sehenden Menschen, so die Begründung des Amtes. Der Protest in den Medien – auch Pro Bahn Schweiz war dabei – war massiv. Glücklicherweise wird nun eine neue Beurteilung der örtlichen Situation gemacht.

Pro Bahn Schweiz erlaubt sich wieder einmal, den Begriff „Augenmass“ in Erinnerung zu rufen. Es wäre schön, wenn er auch beim BAV verinnerlicht würde. Denn Museumsbahnen leiden unter solchen Vorschriften: Wenn etwa Strassen von den selten verkehrenden Zügen im Schrittempo gequert werden, sind neu voll funktionierende Barrierenanlagen vorgeschrieben, was hohe Investitionen auslöst und je nach Situation den Fortbestand des betroffenen Vereins gefährdet. Mit Augenmass wäre das Ganze billiger oder sogar kostenlos zu haben, denn Kollisionen zwischen Autos und Zügen sind bei diesem Tempo kaum möglich, es sei denn, einer der Verkehrsteilnehmer sei von allen guten Geistern verlassen.

# Bahn genügt den Anforderungen nicht

Die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen im Jurabogen müssen unbedingt erneuert werden. Eine Bestandsaufnahme.

**Kaspar P. Woker** Ist in den Medien von Grenzgängern die Rede, wird dies meist mit Genf, Tessin und Basel in Verbindung gebracht. Lohndumping, Blechlawinen oder unverzichtbare Arbeitskräfte sind Stichworte dazu. Ein Klischee obendrein: Grenzgänger pendeln einzeln im Auto. Das stimmt teilweise. Warum sollten sie auch den öV benutzen? Es gibt kaum Verbindungen. Auch das stimmt. Gegensteuer wird erst seit kurzem gegeben: Tram 8 und 3 in Basel, Ausbau CEVA (beschlossen vor 110 Jahren!) in Genf, Trauerspiel Mendrisio – Varese im Tessin. Weniger bekannt in öV-Kreisen ist die Situation entlang des Jurabogens.

Unzählige Betriebe in den Kantonen Waadt, Neuenburg, Jura funktionieren nur dank Grenzgängern. Vor jeder „manufacture“ hat es immense Parkplätze, meist Autos mit Kennzeichen „F 25“. Eine Grenzgängerin hingegen ist in einem Dornröschenschlaf versunken. Sie wäre zu viel mehr fähig, wenn sie nur könnte, respektive jemand dafür bezahlen würde: die Bahn. Schienen gab/gibt es allenthalben. Wer Zugverbindungen für Grenzgänger sucht, braucht viel Spürsinn. Ein Weckruf tut mehr als Not! Eine Auflistung von Westen her:

## Waadtländer Jura

Die Schmalspurbahn Nyon – St. Cergue – Morez endet seit 1958 bereits in La Cure, einem gottverlassenen Weiler an der Landesgrenze. Kein öV, weder nach Morez (F) noch nach Le Brassus im Vallée de Joux. Beides wäre eine ideale Ergänzung für Arbeit und Tourismus.

Über Vallorbe, da verkehrten einst der Simplon-Orient-Express, der Cisalpin oder der Rapide Lausanne – Dijon, genauso wie täglich einige GmP (Güterzüge mit Personenbeförderung) der SNCF für die Grenzgänger. Die Schweiz unterstützte seinerzeit die Elektrifikation Vallorbe – Dôle. Heute: Vier TGV-Verbindungen, „non admis en trafic local entre Lausanne et Vallorbe“. In Frankreich ist der TGV aber für Abonnenten in der Region zugelassen, täglich nützt dies mehr als eine Handvoll „frontaliers“. Die Züge aus Le Brassus bieten in Le Day stündlich schlanke Anschlüsse nach Lausanne, das versteht sich von selbst. Dass aber in Vallorbe der einzige tägliche Anschluss aus Lausanne an einen TER-Zug nach Frasné – Pontarlier nach zwei Jahren endlich mit wenig Umsteigezeit realisiert wurde, wird lokal schon fast euphorisch gefei-



Trotz Pistole im Anschlag: „Le Régional“ wartet in Les Brenets geduldig auf seine Kunden.

Bilder: Kaspar P. Woker

ert. Ein Triebwagen X 73 500 mit 68 Sitzplätzen muss für die Verbindung genügen, obschon bei hochwinterlichen Verhältnissen bis weit über 100 Personen diese Ausweichmöglichkeit zur Strasse schätzen. Die SNCF führt auf Bestellung der Region TER-Züge auch als „autocars“, und sie strich ohne Vorankündigung im Dezember die nachmittägliche Verbindung Vallorbe – La Jougue – Pontarlier, angeblich wegen mangelnder Nachfrage. Dies ist nicht verwunderlich, bei keiner Handvoll Buskursen, alle mehr oder weniger ohne sinnvolle Anschlüsse und ohne die Arbeitsplätze in Vallorbe direkt anzufahren. Ins Bild passt die Travys-Buslinie Ste-Croix – Auberson, die „sur demande“ für Touristen bis zur „auberge“ an der Grenze fährt, aber ohne Verbindung aus Le Frambourg, woher täglich Hunderte von Peugeot & Cie. hin und her pendeln.

## Neuenburger Jura

Hier gibt es eine düstere, aber auch eine heitere Zukunft für die Bahn. 1860 wurde die Bahnlinie von Neuenburg nach Pontarlier mit dem Ziel einer internationalen Verbindung Richtung Paris eröffnet. Die Linie führt hoch am Talhang der

Areuse entlang, weitab von den Siedlungen. So blieb der Lokalverkehr marginal, bis „Le Régional du Val de Travers“ als Stichbahn von Travers aus auf dem Talboden gebaut wurde. Deshalb flitzen die hellgrünen Flirt-Züge von TransN heute alle 30 Minuten nach Fleurier – Buttes und zurück. Für die Grenzgänger gibt es gerade sechs mal täglich eine Busverbindung Fleurier – Pontarlier. 2013 verabschiedete sich zudem der TGV Bern – Paris von dieser Linie, und so bleibt dreimal täglich ein ausgeleierter NPZ, der Neuenburger nach Frasné zum Umsteigen auf den TGV aus Lausanne bringt. Ein Jahr lang wurde ein Frühzug ab Pontarlier nach Travers geführt, offenbar ausserhalb der Nachfrage. Kurz: für die „frontaliers“ bringt die Verbindung nichts. Auch hier gab es SBB-seitig mal Güterzüge mit Personenbeförderung, doch nun dürfte als letztes noch der werktägliche Holzverlad in Les Verrières eingestellt werden. Aus zuverlässiger Quelle verlautet, dass SBB Infrastruktur über die Schliessung des Abschnitts Travers – Les Verrières brütet: das Sparpotenzial beim Unterhalt lässt grüssen. Die Franzosen tun dasselbe für die schon lange vernachlässigte Fortsetzung bis

## Die Gemeinde Les Brenets finanziert einen Gratis-Bus vom Bahnhof bis über die Grenze, um „frontaliers“ zum Umsteigen zu bewegen. Mit mässigem Erfolg.

Pontarlier. Der französisch-schweizerischen Linie droht nach 160 Jahren das Aus!

Im Konzept „Neuchâtel Mobilité 2030“ ist vorgesehen, den Abschnitt Auvernier – Bôle stillzulegen und die Züge ins Val de Travers via Corcelles über eine 50 Mio. Franken teure Neubaustrecke schlanker nach Bôle zu führen. Das wird die Jurafuss-Linie entlasten und hilft, den Linienabschnitt Neuchâtel – Corcelles zu erhalten, welcher mit dem Bau der Transrun-Verbindung verdorren würde. Integraler Halbstundentakt nach Travers – Buttet, aber kein Wort zur Achse Travers – Pontarlier – Frasnè: als ob die „frontaliers“ auf halbem Weg vom Auto auf die Bahn umsteigen würden.

Die erste Linie im Jura nach Frankreich wurde 1859 von La Chaux-de-Fonds aus über Le Locle Richtung Besançon gebaut – noch ohne Anschluss in der Schweiz! Seit Anbeginn ist sie als „Ligne des Horlogers“ bekannt, und einstmals dampften Züge mit einem Dutzend Wagen über die Grenze nach Le Locle hinauf. In Col-des-Roches wurde auch einer der grössten Grenzschlachthöfe gebaut, wo waggonweise Vieh aus Frankreich kontrolliert wurde. Alles Geschichte. Heute kommen sechsmal täglich X-73 500-Triebwagen von (Besançon-) Morteau, immerhin mit angepasstem Fahrplan für die Grenzgänger. Dank Einbau von Signum-Magneten sind diese Triebwagen sogar bis La Chaux-de-Fonds einsetzbar. Mit der neuen ETCS-Signalisierung droht das BAV nun mit dem Aus für diese geschätzte Verbindung, weil niemand die Aufrüstung der Sicherheitssteuerung für die lediglich vier (!) übergangsfähigen Fahrzeuge bezahlen will. Der Amtsschimmel wiehert und piesackt so den kleinen Grenzverkehr. Nichts desto trotz will der Kanton\*, dass die Linie ab Col-des-Roches bis Morteau mit dem schweizerischen Stromsystem elektrifiziert und im Halbstundentakt bedient wird. Auf dass dies die SBB nicht vorher abwürgen, da die Grenzstation Col-des-Roches ganztags personell besetzt werden muss, bis RFF den Handblock durch ein automatisches System ersetzt. Zu teuer für die Handvoll Verbindungen?

### Le Régional des Brenets

Auf der vier Kilometer langen Stichlinie von Le Locle nach Les Brenets pendeln seit 65 Jahren ununterbrochen die gleichen zwei Trieb- und ein Steuerwagen. 450 Personen täglich, Pendler und Touristen, zwei Haltestellen und drei Tunnels



Symptomatisch für die grenzüberschreitende Bahn: die Fahrt endet in Delle (F) am Prellbock.



„Neuchâtel Mobilité 2030“: klar hervorgehoben die beiden Grenzgänger-Ströme, links nach Pontarlier, oben links nach Morteau.

inklusive. Dank völlig abgeschriebenen Anlagen erreicht „le Régional“ immerhin einen Kostendeckungsgrad von 30%, mehr als andere Linien.

Die Gemeinde Les Brenets finanziert einen Gratis-Bus vom Bahnhof bis über die Grenze, um „frontaliers“ zum Umsteigen zu bewegen. Mit mässigem Erfolg. Nun steht eine Totalerneuerung von Strecke und Fahrzeugen an, eine Millionen-Investition. Dies wäre wohl der finanzielle Tod für diese sympathische Linie, deren Züglein parallelfahrende Busse zeitlich locker in den Schatten stellen. In einer studentischen Arbeit an der ETH wurden Alternativen gesucht. Bestvariante: Umbau auf Normalspur, Tunnels ausweiten, Endbahnhof neu bauen und die Buslinie unbedingt bis Villers-le-Lac (F) verlängern, sowie direkte Züge Les Brenets – Le Locle – La Chaux-de-Fonds. Mindestens 900 Personen täglich werden erwartet, und die Kosten-deckung der anschliessenden SBB-Linie würde um 12 % steigen, da für die durchgehenden Züge kein zusätzliches Rollmaterial zu beschaffen wäre. Gerechnet wird mit einer Investition von 40 Mio. Franken. Gar nichts hält der Kanton von dieser Idee: 12 Mio. Franken für die Erneuerung der Meterspurlinie und ein Stundentakt, das reicht gemäss „Neuchâtel Mobilité 2030“, kein Wort zu Betrieb und zeitgemäßem Rollmaterial. Die Umstellung auf Bus wird im Konzept vorweg genommen.

Über die „Interligne“ Delémont – Delle – Belfort, heute endlich auch in Frankreich im Wiederaufbau, wurde im InfoForum bereits berichtet. 2019 soll sie in Betrieb gehen. Allerdings wird sie flankiert von der bereits gebauten Autobahn. Wir bleiben gespannt auf die Anzahl Umsteiger.

Solange weder Bund, Kantone noch die französischen Regionen viel kräftiger als bisher den Betrieb grenzüberschreitender Linien abgelenken, ist das Angebot der Bahn für Grenzgänger kaum attraktiv. In gewissen Regionen tut sich immerhin etwas. Die Pro-Bahn-Sektion Espace Mittelland und die Fédération Nationale des Usagers des Transports Publics (F) bleiben dran.

\* Mobilitätskonzept 2030 des Kantons Neuenburg mit Ausbauten auf Schiene und Strasse, u.a. Transrun Neuenburg – La Chaux-de-Fonds mit 14 Minuten Fahrzeit, Viertelstunden-Takt und einer unterirdischen Kreuzungsstation im Val de Ruz. Abstimmungs-Resultat vom 28. Februar 2016: 84,17 Prozent der Stimmenden sagten Ja!

# Das Problem der Anschlusspünktlichkeit

Die SBB ändern ihre Politik zur Wartezeit bei Verspätungen. Sind die im Kursbuch angegebenen Verbindungen noch gewährleistet?

**Bastian Bommer** In einer Medienmitteilung vom 14. Dezember 2015 teilten die SBB mit, dass sie die Zeit, welche ein Zug auf einen verspäteten Anschlusszug warten kann, mit einer neuen Berechnungsmethodik definiert haben. Konkret heisst das, dass im Regionalverkehr tendenziell leicht länger, im Fernverkehr etwas weniger lang auf verspätete Züge gewartet wird. Das Hauptziel der SBB sei, so viele Kunden wie möglich pünktlich ans Ziel bringen. Deshalb würde der grösste Teil der Kundinnen und Kunden von der neuen Regelung profitieren.

Was gut tönt, kann für den einzelnen Kunden eine deutliche Verschlechterung der bisherigen Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs bedeuten. Folgendes Beispiel vom Montag, 4. Januar 2016, dient als Illustration: Der Zug aus Brig kommt bereits um 17:23 (anstatt 17:24) Uhr in Spiez an mit planmässiger Weiterfahrt um 17:25 Uhr Richtung Bern.

## Zugläufe werden gebrochen

Der Zug aus Interlaken kommt mit Verspätung um 17:24 (anstatt um 17:21) Uhr an und fährt dann um 17:26 (anstatt 17:22) Uhr weiter. Um hinter dem Interlakner Zug zu verkehren, wartet der Briger Zug geschlagene sechs Minuten in Spiez und erhält bis Bern eine Verspätung von gut fünf Minuten. Dies hat in Bern zur Folge, dass den aus Brig anreisenden Gästen der Anschlusszug nach Luzern vor der Nase wegfährt – aufgrund der oben genannten neuen Regelung. Dies bewirkt, dass die Fahrgäste mit mindestens 30 Minuten Verspätung in Luzern ankommen, wenn sie zusätzlich noch in Olten umsteigen, sonst sogar mit einer Stunde. Aufgrund von Beobachtungen in Spiez wird klar, dass es sich hier nicht um einen Einzelfall handelt: Den pünktlichen Zug aus Brig lässt man in Spiez warten, auch wenn er keine Anschlüsse abzuwarten hat, er fährt oftmals hinter dem verspäteten Zug aus Interlaken.

Dieses Beispiel zeigt klar, dass die Kundenschaft in Zukunft nicht mehr sicher sein kann, ob die im Kursbuch angegebenen Verbindungen gewährleistet sind. Für Ferienreisende, Familien und ältere Kunden wird es praktisch unmöglich, einen Anschlusszug zu erwischen. Damit die Bahn aber in Zukunft nicht nur für Pendler attraktiv bleibt, sondern gerade auch im hart umkämpften Freizeitverkehr, ist für Pro Bahn die Anschluss-Gewährleistung essentiell.



Typischer Verspätungszug: ETR 610 in Arth-Goldau.

Bild: Gerhard Lob

Zusätzlich kommt es für Pro Bahn nicht in Frage, dass immer häufiger durchgehende Zugläufe gebrochen werden. Als Beispiel dienen hier die ICN-Verbindungen Westschweiz–Zürich–St. Gallen, Westschweiz–Basel oder die IR Biel–Zürich–Konstanz, welche heute in Zürich oder Biel gebrochen werden. Zukünftig ist gemäss Referenzkonzept STEP 2025 gleiches mit den IR-Verbindungen Deutschschweiz–Gotthard-Bergstrecke–Tessin in Erstfeld oder mit den IR Basel–Zofingen–Luzern in Zofingen geplant.

## Bahn 2000 mit anderer Idee

Genau das Gegenteil war die Idee von Bahn 2000 mit dem Motto „schneller, häufiger und direkter“. Bei Pro Bahn ist im Moment eine Arbeitsgruppe aktiv, welche die Thematik Flügel und Schwächen/Verstärken bearbeitet. Die Idee dahinter ist, zusätzlich zu den heutigen durch-

gehenden Verbindungen neue attraktive Verbindungen zu ermöglichen, insbesondere für den Freizeitverkehr. Dies ist möglich, da immer mehr lokbespannte Züge durch automatisch kuppelbare Triebzüge ersetzt werden.

Als letztes Anliegen soll hier das gewünschte Angebotskonzept durch den Gotthard genannt werden: Jede Stunde fährt ein EC von Zürich nach Milano durch den Gotthard- und Ceneri-Basistunnel. Zur anderen halben Stunde fährt ein IR von Zürich über die Bergstrecke ins Tessin und bietet Anschluss an den ebenfalls stündlichen IC von Basel–Luzern via Basistunnel ins Tessin. Dieser wiederum nimmt die Anschlüsse von ICE und/oder TGV in Basel ab.

Es kann nicht sein, dass ein Kunde aus dem Tessin für nach Deutschland oder Frankreich via Zürich fahren muss oder in Arth-Goldau umsteigen und somit in Gefahr gerät, den Anschlusszug zu verpassen.

# Stellungnahmen zu zwei Abstimmungsvorlagen vom 5. Juni 2016

## Initiative „Pro Service public“: Stolpergefahr

**Kurt Schreiber** Alle wünschen, dass Post, Telefon und Bahn – also der Service public – perfekt funktionieren. Sie tun es auch, denn alle diese Bundesbetriebe sind im Rahmen von Reformen in den letzten Jahren in eigenständige Betriebe umgewandelt worden. Sie haben Gewinne erzielt, welche die Bundeskasse entlasten. Der Gewinn der SBB wird innerhalb des Unternehmens reinvestiert, dazu kommen Beiträge des Bundes, welche im Rahmen des Gesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vom Bund erbracht werden. Pro Bahn Schweiz hält an dieser Stelle fest, dass die SBB in der Schweiz gute Dienstleistungen erbringen, selbstverständlich dürfte einiges noch besser sein, dies gilt insbesondere für die Gotthardlinie.

Eine Initiative soll alles noch besser machen: Sie nennt sich „Pro Service public“ und verspricht noch bessere Dienstleistungen und tiefere Preise, denn neben Post und Swisscom sollen die SBB keine Gewinne mehr erwirtschaften dürfen, ebenso sind Quersubventionierungen nicht mehr erlaubt. Also wieder mehr Schalterpersonal und eine integrale Begleitung aller Züge. Diese Aussichten kommen verlockend daher, doch auf dem Weg dazu besteht akute Stolpergefahr, und gemeine Fallen verhindern es, das Ziel zu erreichen.

Die sei nur an einigen Beispielen aus dem Bereich der Bahn aufgezeigt: Quersubventionierungen sind verboten. Aber gerade dank dieser Möglichkeit können auch unrentable Nebenlinien bis um Mitternacht betrieben werden. Fällt nun der Gewinn oder die Quersubventionierung dank des Gewinnes weg – und das will die Initiative – rentiert das Zugangebot auf der betreffenden Strecke noch weniger. Es fahren also weniger Züge und der Betrieb wird früh am Abend eingestellt. Als Alternative steht dann noch das eigene Auto oder gegebenenfalls ein Taxi zu Verfügung. Das ist nicht Service public, das ist Abbau, gewollt von einem Vorstoss, der das Gegenteil behauptet.

Als zweites Beispiel sei die Abteilung „Immobilien“ der SBB genannt. Sie hat einen markanten Beitrag zur Gesundheit der SBB-Pensionskasse geleistet und mit Quersubventionierungen den Bahnbetrieb rentabler gestaltet. All das fällt weg, wenn die Initiative angenommen wird.

Dem Bund entgehen über 1 Milliarde Franken Einnahmen, welche vor allem von der Post und der Swisscom erarbeitet werden. Die Kompensation ist nicht geregelt, was in der Folge massive Sparmassnahmen oder Steuererhöhungen nach sich ziehen kann.

Sämtliche politischen Parteien, auch Verbände – vom Gewerbeverband bis hin zu den Gewerkschaften – lehnen diese Initiative ab. Die SP Schweiz bezeichnet sie als „Mogelpackung“. Wir von Pro Bahn Schweiz finden, dass sie uns zum Stolpern bringt. Es gilt zu vermeiden, dass man sich nachher verwundert die Augen reibt und über noch höhere Preise und noch mehr reduzierte Dienstleistungen jammert. Aus diesen Überlegungen heraus hat der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz beschlossen, für diese Initiative die Nein-Parole zu empfehlen.

## Milchkuh-Initiative – den öffentlichen Verkehr abgrasen?

**Kurt Schreiber** Das Anliegen kommt bescheiden daher und will sich „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ einsetzen. Bei einer genaueren Betrachtung stellt man aber fest, dass diese „Milchkuh“ ein gefräßiges Tier ist, das noch mehr will: Einnahmen aus dem Strassenverkehr sollen nur noch in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Das Mitspracherecht soll ausgebaut werden und verlangt, dass jede Einführung oder Erhöhungen von Steuern etc. dem Referendum zu unterstellen sei. Davon können Bahnbenutzerinnen und -benutzer bei den Billettpreisen nur träumen...

Es sollen also 1,5 Milliarden Franken zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs eingesetzt werden, was beispielweise beim öffentlichen Verkehr eine Kürzung von 250 Millionen Franken bedeutet und die Billettpreise noch einmal massiv ansteigen lässt. Dabei verkennen die Initianten, dass dank des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes die Strassen massiv entlastet werden. Ohne öffentlichen Verkehr würde überall in der Schweiz ein permanenter Stau entstehen. Wohl könnten ja die Autobahnen überall verdoppelt oder verdreifacht werden, nur stellen sich dann die Fragen, wo die Fahrzeuge am Start- oder Zielort abgestellt wer-

den und wie schnell man dort hinkommt. Auf der anderen Seite sei aber auch erwähnt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel alleine ebenso wenig in der Lage wären, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Es braucht also beides.

Was die Finanzierung angeht, wird immer wieder behauptet, der motorisierte Individualverkehr decke seine Kosten. Diese Behauptung sei an dieser Stelle gleichwohl kritisch hinterfragt: der Aufwand für Gemeindestrassen und die Unfallkosten sind darin nicht enthalten. Rechnet man alle diese Elemente dazu, wäre bald einmal ein Gleichstand erreicht.

Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrsmittels entlasten also die Strassen. Sie nehmen in gewissen Fällen mehr als die doppelte Reisezeit auf sich, müssen je länger desto mehr mit Stehplätzen vorliebnehmen, zahlen zukünftig noch höhere Preise und haben in Bezug auf Fahrpreisgestaltung überhaupt keine Rechte. Sie dürfen nur zahlen; hingegen wollen die Initianten bei jeder Preisänderung mitreden.

Pro Bahn Schweiz hat nichts gegen Tiere und schon gar nichts gegen Milchkühe. Hingegen setzen wir uns gegen Viecher ein, die überall Gras wegfressen und alles für sich behalten wollen. Der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz empfiehlt die Nein-Parole.

Eidgenössische Volksinitiative  
«Für eine faire  
Verkehrsfinanzierung»



[www.milchkuh-initiative.ch](http://www.milchkuh-initiative.ch)

Wird von den Initianten vergessen: Ohne öffentlichen Verkehr würde vielerorts in der Schweiz ein permanenter Stau entstehen. Bild: zvg

# Das Wunder vom Šargan

Die kühnste Museumsbahn Europas fährt in Serbien: vom kleinen Dörfchen Mokra Gora über den Šargan-Pass und den Šargan-Scheiteltunnel nach Šargan Vitasi. Ein Bericht aus einer wenig bereisten Gegend.

**Bernhard Studer** Diese Geschichte beginnt vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, in der Zeit der Balkanwirren. Das damals eigenständige Königreich Serbien strebte nach einem Bahnanschluss an die Adria. Dieser entstand aber nicht, weil sich das österreichisch-ungarische Kaiserreich, welches Bosnien-Herzegowina besetzt hielt, widersetzte. Dort errichteten die Österreicher aus strategischen Gründen ein umfangreiches Schienennetz, vorwiegend in 760-mm-Schmalspur. Diese Spurweite wurde übrigens durch puren Zufall gewählt, weil auf Fahrzeuge und Schienen einer andernorts bereits bestehenden Materialbahn zurückgegriffen werden konnte. 1906 erreichte die rund 160 km lange Bosnische Ostbahn, von Sarajewo her kommend, bei Vardište die Grenze zu Serbien.

1915 verlor Serbien seine Unabhängigkeit, die Österreicher hatten den Balkanstaat erobert. Was vorher mit allen Mitteln verhindert wurde, sollte nun schnellstmöglich nachgeholt werden: Aus militärstrategischen Gründen wollten die Besatzer Schienen von Bosnien nach Serbien verlegen, von Vardište nach Belgrad. Für die Bauarbeiten wurden russische und italienische Kriegsgefangene eingesetzt. Von Mokra Gora, am Fuss des Šargan-Passes gelegen, mussten auf knapp drei Kilometern Luftlinie bis zum Eingang des Scheiteltunnels rund 240 Höhenmeter überwunden werden. Die maximale Neigung wurde auf nur gerade 18 Promille angesetzt, die minimalen Kurvenradien auf 120 m.

Diese sehr grosszügigen Rahmenbedingungen sorgten auf der Šargan-Westrampe für eine der spektakulärsten Linienführungen, die je gebaut worden ist, eine Art „Super-Märklin“ mit einer weiten Schleife ins Tal des Kamišina-Bachs und – im wahrsten Sinn des Wortes – einer Achterbahn oberhalb der Kreuzungsstation Jatara. Der militärischen Bedeutung zum Trotz konnte der „Šargan-Achter“ aber erst anfangs 1925 in Betrieb genommen werden, ab 1928 fuhren die Züge durchgehend bis Belgrad.

Die Šargan-Bergstrecke wurde zu einem Kernstück im jugoslawischen Fernverkehr. Die Schnellzüge von Belgrad über Mostar und Sarajewo nach Dubrovnik mussten nicht nur den Šargan überwinden, sondern, auf der Narentabahn in Bosnien, auch die mit Zahnstangen ausgerüsteten Rampenstrecken am Ivan-Pass. Die Schmalspurzüge waren 23 Stunden lang unterwegs und führten Speise- und Liegewa-

gen mit. Aber auch der Güterverkehr war sehr bedeutend. Über den Šargan-Pass sollen täglich 40 Züge gefahren sein, rund um die Uhr herrschte Betrieb.

1960 wurde die schmalspurige Magistrale unterbrochen, ein erstes Teilstück war durch eine leistungsfähigere Normalspurbahn ersetzt worden. Die neue Belgrad-Bar-Bahn besiegelte das Aus für die Šargan-Bergstrecke, wo 1974 der letzte reguläre Zug fuhr.

## Die phantastische Geschichte vom Wiederaufbau

Obwohl keine Züge mehr fuhren, wurden die Gleise am Šargan erst 1989 abgetragen. Es heisst, der 1980 verstorbene jugoslawische Staatschef Tito hätte ausdrücklich gewünscht, dass am Šargan die Gleisanlagen erhalten blieben.

1997, nach dem unseligen Bosnienkrieg, führten Freiwillige, unterstützt von der Gemeinde Mokra Gora, eine Räumungsaktion auf dem verwilderten Bahntrasse durch. 1999 segnete das serbische Tourismusministerium das Projekt zum Wiederaufbau der spektakulären Bergstrecke ab, um in der strukturschwachen Region eine Touristenattraktion zu schaffen. Am 30. August 2003 begann das zweite Leben des „Šargan-Achters“: Auf neu verlegten Gleisen wurde die 15 km lange Strecke von Mokra Gora über den Achter und durch den Scheiteltunnel nach Šargan Vitasi erstmals wieder befahren und als vom Staat finanzierte Museums- und Touristenbahn in Betrieb genommen.

Es sollte nicht dabei bleiben: Dank der Unterstützung aus Belgrad wurde 2010 ein weiteres Streckenstück, 28 km lang, wiedereröffnet. Von Mokra Gora aus führt das Gleis nach Westen über die serbisch-bosnische Grenze und durch eine wilde Schlucht nach Višegrad. Auch hier wurde das originale Trasse reaktiviert. Diese Teilstrecke wurde aber nur sporadisch von Museumszügen befahren. Seit 2014 fahren keine Züge mehr nach Višegrad, angeblich wegen eines Garantiestreites mit dem rumänischen Lieferanten der Holzschwellen. Vor Ort wollte uns niemand bestätigen, dass der wahre Grund für die Betriebseinstellung bei den an der Grenze zwischen Serbien und der bosnisch-serbischen Republika Srpska üblichen Schikanen liegt.

Seit einiger Zeit wird auch in östlicher Richtung auf serbischem Gebiet weiter gebaut.

Geplant ist ein Wiederaufbau der Strecke von Šargan Vitasi nach Užice, wo die Schmalspurbahn an die normalspurige Belgrad-Bar-Bahn anschliessen soll. Wie vielerorts entlang der bosnischen Ostbahn ist das Bahntrasse auch in Serbien noch weitgehend erhalten und anhand der Einschnitte, Stützmauern und Tunnels leicht zu finden.

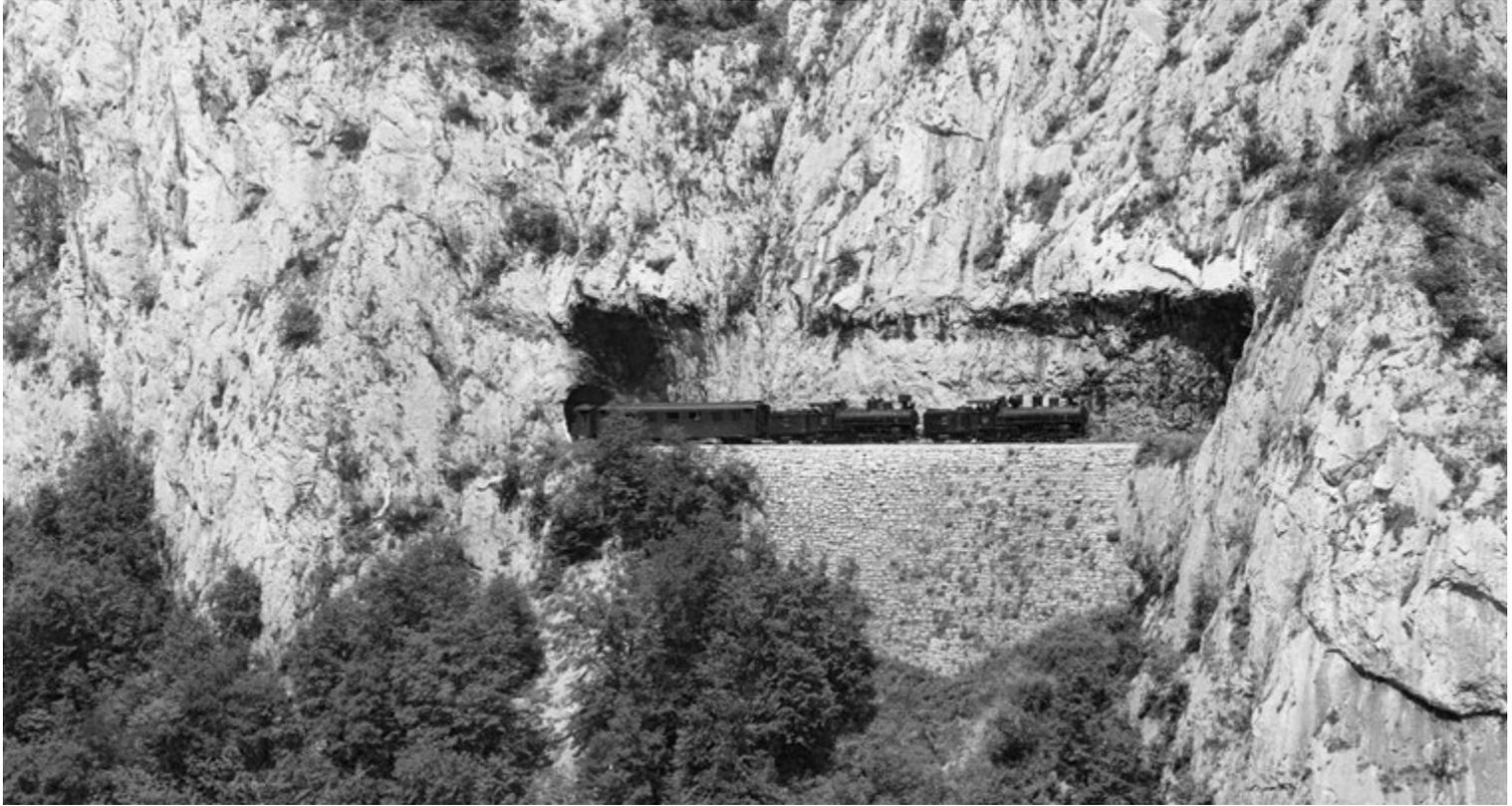
## Unterwegs auf der Museumsbahn

Nach einem Besuch der aus dem 17. Jahrhundert stammenden Višegrader Drina-Brücke – Ivo Andri ist für seine beklemmende Chronik über dieses Bauwerk mit dem Literatur-Nobelpreis ausgezeichnet worden – trifft unsere kleine Reisegruppe in Mokra Gora ein. Das Quartier beziehen wir im Bahnhof-Hotel. Beim Essen er-



Blick nach Mokra Gora und zur serbisch-bosnischen Grenze. Vorne der Dampfzug, die nächstuntere Trasse-Stufe wird eben von einem dieselgeführten Touristenzug befahren.  
Bild: Bernhard Studer

Die sehr grosszügigen Rahmenbedingungen sorgten auf der Šargan-Westrampe für eine der spektakulärsten Linienführungen, die je gebaut worden ist.

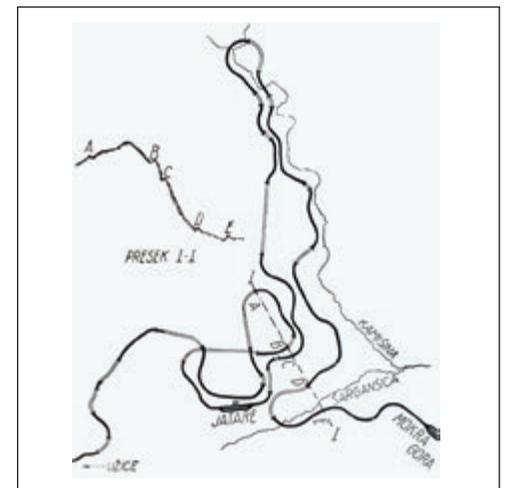


Als die Bosnische Ostbahn noch in Betrieb war: Bergfahrender Schnellzug in der Drina-Schlucht bei Višegrad (1970).  
Bild: Harald Navé



Spektakuläre Gebirgslandschaft zwischen Dobrun und der Grenze zu Serbien.

Bild: Bernhard Studer



Strecke am Šargan: Die „Acht“ ist gut sichtbar.

fahren wir, dass unser am nächsten Morgen gecharterte Dampfzug den Achter nicht befahren dürfe. Es bestehe Waldbrandgefahr, vor einigen Tagen habe eine Dampflok im geschützten Naturpark einen Brand verursacht. Zu Zeiten des Normalbetriebes haben die Dampflok die neben den Gleisen wachsenden Büsche laufend weggebrannt, niemand hat sich daran gestört. Heute ist die Strecke stark zugewachsen, bei Trockenheit bricht schnell ein nur schwer kontrollierbares Feuer aus. Es sei aber möglich, die von den Touristenzügen normalerweise nicht befahrene Strecke nach Višegrad mit Dampf zu befahren.

Dieses Angebot nehmen wir gerne an. Bei Vardište erfolgt eine aufwändige Grenzkontrolle, die Pässe werden abgestempelt. So etwas erlebt man nicht in jedem Museums-Dampfzug! In Višegrad wird der Zug gewendet. Auf der Rückfahrt legen wir mehrere Fotohalte samt Scheinanfahrten ein, so in der Schlucht und beim neu gebauten orthodoxen Kloster im bosnischen Dobrun. An der Grenze stürzen wir wieder in der Realität ab; schon wieder wird eine genaue Kontrolle durchexerziert, nun drückt die andere Seite ihren Stempel in die Pässe. Eine halbe Stunde lang stehen wir an der Grenze. Von Mokra Gora fahren wir dann doch noch

über den Achter, wie bei den fahrplanmäßig verkehrenden Touristenzügen üblich aber hinter einer Diesellok. Wir sind nicht die einzigen Ausländer, erstaunlicherweise reist eine japanische Gruppe mit. Der Zug ist gut besetzt. Serbische Schulklassen, in Bussen angereist, sorgen für ausgelassene Stimmung.

Die Enttäuschung über die entgangene Dampffahrt über den Achter ist so gross, dass wir uns entschlossen, wiederzukehren. Zwei Jahre später ist es so weit. Gleich drei Mal fahren wir dieses Mal mit einem Dampf-Extrazug über den Achter. So etwa stellt man sich als Dampflok-Fan den Himmel vor!

# Negative Beispiele füllen ganze Bundesordner

Forderung nach Trennung von Netz und Betreiber: Die Privatisierungs-Turbos von Economiesuisse sind wieder aktiv.

**Edwin Dutler** In einem neuen Infrastrukturbericht vom Februar 2016 mit dem Titel „Wettbewerb stärken und digitale Chancen nutzen“ werden dem Schweizerischen Parlament „konkrete Lösungen für die Legislatur“ vorgeschlagen. Dabei wird von Economiesuisse mehr Produktivität durch mehr Wettbewerb gefordert.

Wörtlich heisst es: „Im Jahr 2017 läuft die Konzession der SBB im Fernverkehr aus. Dann gilt es, die Weichen neu zu stellen und die Organisation der Bahninfrastruktur auf mehr Wettbewerb auszurichten. Ein funktionierender Wettbewerb auf dem Schienennetz setzt einen diskriminierungsfreien Netzzugang und marktgerechte Rahmenbedingungen voraus. Eine allfällige Liberalisierung des Personenverkehrs betrifft daher auch die Frage der institutionellen Trennung zwischen Netz und Betreiber.“

Aus Sicht von Pro Bahn Schweiz ist dazu zu bemerken, dass die SBB ihren Betrieb im Fernverkehr mit einem sehr guten Taktfahrplan und zweckmässigem Rollmaterial quantitativ und

qualitativ recht gut organisiert haben. Die einzige Ausnahme ist der nationale und internationale Verkehr am Gotthard, über den wir in diesem Heft separat berichten.

## Das beste öV-System der Welt

Einer sanften Privatisierung unter Einbezug der beiden Bahnen BLS und SOB auf einzelnen Linien in Kooperation (nicht Konkurrenz) stehen wir positiv gegenüber. Diese beiden Bahnen bieten Garantie für Qualität, wie es die Kundinnen und Kunden wünschen und wie es in der Schweiz üblich ist. Einen diskriminierungsfreien Netzzugang mit einer europaweiten Ausschreibung lehnen wir entschieden ab. Ein Blick über die Landesgrenze würde genügen, um die Absurdität dieser Idee zu erfahren. Negative Beispiele füllen ganze Bundesordner, positive Beispiele haben auf einer halben A4-Seite Platz.

Sollte unser Parlament wider Erwarten einen diskriminierungsfreien europaweiten Netzzugang beschliessen, so wären bei einer Refe-

rendumsabstimmung alleine die Beispiele aus Deutschland abendfüllend. Zuerst leiden einmal die Mitarbeitenden des Betreibers, dann die Kundinnen und Kunden und zuletzt das ganze Land. Wir lassen uns doch das beste öffentliche Verkehrssystem der Welt von Economiesuisse nicht zerstören.

Einen ausländischen Betreiber benötigen wir im öffentlichen Verkehr in der Schweiz auf keinen Fall, wir wissen selbst, wie man erfolgreich öffentlichen Verkehr betreibt. Und wir wollen im öffentlichen Verkehr auch nicht, dass irgendwo im fernen Ausland über unsere Arbeitsplätze entschieden wird und der (Pseudo-)Verwaltungsratspräsident aus der Schweiz einen Maulkorb erhält. Wir wollen der Industrie ja nicht alle Fehler nachmachen.

Sogar das EU-Parlament hat die von seiner Kommission geforderte strikte institutionelle Trennung zwischen Netz und Betreiber abgelehnt. Dieser Meinung ist im Übrigen auch der Schweizerische Bundesrat.

## 19. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

**Samstag, 09. April 2016 in Schaffhausen, im Restaurant Hombergerhaus, Ebnatstrasse 86, 8200 Schaffhausen**

Treffpunkt/Ablauf*:	10.00 Uhr	Eintreffen der DV-Teilnehmenden zu Kaffee und Gipfeli
	10.30 Uhr	Begrüssung durch Stadtrat Daniel Preisig
	10.45 Uhr	DV – statutarischer Teil
	12.00 Uhr	Apéro und Mittagessen im Restaurant Hombergerhaus
	14.00 Uhr	Gastreferent Herr Christoph Wahrenberger, Verkehrsbetriebe Schaffhausen, zum Thema Schaffhauser Bus Spaziergang der Teilnehmenden zum Munot
	15.15 Uhr	Beginn der Munotführung
		Ab ca. 16.30 Uhr Abschluss der Delegiertenversammlung 2016 und individuelle Rückreise
		*zeitliche Anpassungen sind möglich

Mitglieder von Pro Bahn Schweiz sind an der Delegiertenversammlung willkommen. Stimm-, Wahl- und Antragsrecht haben die von den Sektionen nominierten Delegierten. Reisekosten gehen zu Lasten der Teilnehmer. Mittagessen für Nicht-Delegierte: es wird ein Unkostenbeitrag von CHF 30.00 erhoben. Aus organisatorischen Gründen bitten wir um **Anmeldung bis zum 24. März 2016**.



**Ich nehme an der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz vom 9. April 2016 in Schaffhausen teil.**

mit Mittagessen                       mit Munotführung

Zustellung Antworttalon **bis zum 24. März 2016** an: info@pro-bahn.ch oder an: Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Florapark 5, 9500 Wil SG

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

Adresse \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_ Datum / Unterschrift \_\_\_\_\_

# „Wir konnten doch einiges erreichen“

Kurt Schreiber demissioniert am 9. April bei der Delegiertenversammlung in Schaffhausen als Präsident von Pro Bahn Schweiz. Im Interview blickt er auf die gut fünfjährige Amtszeit zurück.

**Interview: Gerhard Lob**

## Kurt Schreiber, welche Bilanz lässt sich nach dieser Amtszeit ziehen?

Aus meiner Sicht ist die Bilanz positiv. Wir konnten doch einiges erreichen in diesen Jahren. Der Bekanntheitsgrad unseres Vereins hat eindeutig zugenommen und wir sind in den Medien präsent. Pro Bahn Schweiz ist heute noch bekannter als früher. Ich fühle mich dem Slogan „Gutes noch besser machen“ verpflichtet. Und das ist uns doch in einigen Fällen gelungen.

## Welche konkreten Beispiele lassen sich aufzählen?

Beispielsweise haben wir beim SwissPass erreicht, dass die Kunden im Voraus über den bestehenden Ablauf orientiert werden und dass eine Kündigung einfach möglich ist. Wenig später haben wir dafür sorgen können, dass die unterschiedlichen Verfallzeiten nicht auf einen Bezahlttermin gelegt werden. Mit Stolz erfüllt mich auch, dass Kundinnen und Kunden, welche keine Reklame wünschten, im Nachhinein doch noch den Zehn-Franken-Gutschein erhielten, der aufgrund einer Vereinbarung mit dem Preisüberwacher zugesprochen wurde. Dann gibt es noch Dinge, welche eher als Kleinigkeit zu bezeichnen sind, aber nicht minder wichtig sind, beispielsweise, dass nun auch Bier in den Starbucks-Speisewagen erhältlich ist oder eine Gruppenreservation in RegioExpress-Zügen auf gewissen Strecken möglich ist.

## Insgesamt scheint das Thema öV in den Medien präsenter geworden zu sein.

Das ist so. Die SBB haben unfreiwillig einen Beitrag dazu geleistet: jedes Jahr Preiserhöhungen. Das haben die Kunden nicht geschätzt. Dann die vielen Zwischenfälle beim Zugsbetrieb: Zugsstörungen und Verspätungen. „Stellwerkstörung“ wurde gar zum Wort des Jahres 2013, besser gesagt zum Unwort. Alle diese Themen haben wir von Pro Bahn Schweiz thematisiert. Ich habe auch viele Medienmitteilungen geschrieben, die mit der Zeit immer stärker berücksichtigt wurden.

## Gab es auch Druck von Seiten der Medien?

Nein, einen solchen Druck gab es nicht. Ich habe mich höchstens selbst unter Druck gesetzt. Immer wieder habe ich mir der Frage ge-



Kurt Schreiber.

Bild: zVg

**Es gibt einfach eine ganze Reihe von Dingen, die noch besser werden können. Deshalb lautet mein Slogan: „Gutes noch besser machen.“**

stellt: Sollst du nun zu diesem Sachverhalt Stellung nehmen oder nicht? Je nach Situation war ich somit mein eigener Jagdhund.

## Im öV sind sehr viele junge Menschen, Schüler und Studenten, unterwegs. Im Verein Pro Bahn Schweiz sind eher die älteren Semester dabei. Warum bekommt man die Jungen nicht ins Boot?

Da haben wir sicherlich ein Generationsproblem. Die jungen Leute sind heute häufig im Beruf so eingespannt, dass es einfach nicht mehr für eine Vorstandstätigkeit in einem Verein reicht. Es gibt löbliche Ausnahmen, aber die sind schon sehr selten. Ein weiterer Grund besteht darin, dass der öV in der Schweiz eigentlich sehr gut funktioniert. Wenn mal ein Problem auftritt, wird vielleicht mal ein Leserbrief geschrieben.

Doch die meisten Leute gehen gleich zur Tagesordnung über. Eine Gemeinde hat sich einmal interessiert, Gönner zu werden. Doch sie verlangten von uns die Zusage zu bestimmten Verbesserungen bei Problemen. Und diese können wir natürlich nicht geben. Dann war das Interesse an unserem Verein schnell vorbei.

## Ausländer, insbesondere die Deutschen, beneiden die Schweiz um ihr öV-Angebot, um den Taktfahrplan und die funktionierende Transportkette. Klagen die Schweizer auf hohem Niveau?

Grundsätzlich ja, denn wir haben ein sehr gutes Angebot. Das darf aber nicht dazu führen, sich auf den Lorbeeren auszuruhen. Es gibt einfach eine ganze Reihe von Dingen, die noch besser werden können. Deshalb lautet mein Slogan: „Gutes noch besser machen.“

## Ein schmerzhafter Punkt ist allerdings, dass Bahnfahren in der Schweiz sehr teuer ist, vor allem für Gelegenheitsreisende, die kein Halbtax-Abo haben. Eine Retourfahrt Lugano–Basel kostet beispielsweise 174 Franken. Was lässt sich machen?

Das ist ein politisches Problem. Zu 50 Prozent zahlen Bund und die bestellenden Kantone für den Regionalverkehr, den Rest müssen die Nutzer aufbringen. Wenn die Fahrpreise verbilligen wollten, müsste der Bund mehr zahlen, beispielsweise 60 Prozent. Aber um so weit zu kommen, braucht es Parlamentsbeschlüsse. Bei den gegenwärtigen Mehrheitsverhältnissen im Parlament besteht da keine Chance. Wir können da immer wieder nur versuchen, die Parlamentarier zu sensibilisieren, damit möglicherweise diese Bundesbeiträge steigen.

## Wie sehen Ihre Aktivitäten nach dem Rücktritt als Präsident von Pro Bahn Schweiz aus?

Ich werde dem Verein sicher erhalten bleiben. Aber ich werde mich nicht mehr aktiv betätigen und sicherlich auch meinem Nachfolger nicht reinreden. Das bedeutet, dass ich etwas mehr Zeit für mich haben werde. Und das kommt mir in mehrfacher Hinsicht entgegen. Meine eigene Modelleisenbahnanlage ist beispielsweise in den letzten Jahren nicht mehr vom Fleck gekommen. Und da steht ein kleiner Ausbau an.

# Ein persönlicher Abschieds-Blick aufs Ressort Dienstleistungen

**Andreas Theiler** An der nächsten Delegiertenversammlung trete ich als Leiter des Ressorts zurück. Dies ist ein idealer Zeitpunkt für eine persönlich gefärbte Bilanz der letzten viereinhalb Jahre: Ich übernahm das Ressort am 1. Juni 2011 in einer Zeit voller Wirren. Mit einer gehörigen Portion Optimismus, gepaart mit Hartnäckigkeit, versuchte ich, den Bestand der Aktiven zu erhöhen und gleichzeitig die Verbindung zum Zentralvorstand zu entspannen.

Am 14. September trafen wir uns zur ersten Sitzung – Willi Pfeiffer und ich! Unterdessen haben weitere 23 Sitzungen stattgefunden. Gut zwei Monate später waren wir schon zu viert, und was noch wichtiger war: Ein grosser Tendrang wurde spürbar. Unser erstes Thema waren die verklebten Busfenster in vielen Städten und auch im Überlandverkehr. Um unsere Tätigkeit sichtbarer zu machen, führten wir die Umfragen auf unserer neuen Homepage ein. Seither präsentierten wir dort im Drei-Monats-Rhythmus bisher 14 Fragen, welche entweder von aussen an uns herangetragen wurden oder in unserem Kreis auftauchten.

Ein Element für eine erfolgreiche Arbeit war mir von Anfang an wichtig: Es geht nicht nur darum, Themen aufzunehmen, sondern früh genug zu überlegen, wo man eventuelle Anliegen deponieren will. Bei der oben genannten ersten Umfrage gingen wir gleich aufs Ganze und schrieben alle Verkehrsdirektoren der Deutschschweiz und der Romandie an. Die Antworten waren interessant, von Desinteresse bis zu ehrlichem Erstaunen, dass dies ein Thema für viele Reisende sei.

Andere Umfrageergebnisse dienten als Gesprächsgrundlage mit Transportunternehmen, oder wir mussten sie ignorieren. Die Zahlen lagen nämlich zwischen über zweihundert Antworten bis zu nur gut dreissig Antworten. Wir können aber im Allgemeinen den Puls recht genau ermitteln.

Eine Umfrage der besonderen Art machten wir im Herbst 2014: Wir fragten nach Texten zu Reiseerlebnissen. Diese wurden im Sommer-InfoForum 2015 publiziert. Zwar erhielten wir nur acht Texte, wählten daraus aber trotzdem die drei besten Arbeiten aus. Mit den Preisträgerinnen fuhren wir nach Brig ins Contact Center der SBB, wo wir eine VIP-Führung durch den Chef Johann-Josef Jossen höchstpersönlich erhielten.

Als Mitglied des Zentralvorstandes war es für mich einfacher, für unser Ressort eine gewisse



Andreas Theiler.

Bild: zVg

Selbständigkeit herauszuholen. Nach Statuten sollten die Ressortmitglieder über Fragen brüten, die ihnen vom Zentralvorstand vorgegeben werden. Wir führen unterdessen ein ungemein interessantes Eigenleben mit selber gesetzten Fragestellungen. Das wiederum erhöht die Zufriedenheit der Mitglieder.

In der Funktion als Ressortleiter übernahm ich nach und nach und in enger Zusammenarbeit mit dem Sekretär die Beantwortung aller E-Mails mit Beschwerden und Anregungen. Je nach Thema beschäftigte mich das manchmal während einer oder zwei Wochen fast Vollzeit, dann wurde es wieder ruhiger. Zwischendurch erhielten wir auch recht skurrile E-Mails. Stellvertretend dafür möchte ich aus einem zitieren, das einen tragischen Hintergrund hat und in seiner makabren Form einmalig ist. Eine Pendlerin beklagte sich, dass sie wegen einem Personenunfall zu spät zur Arbeit gekommen sei und fuhr dann fort: „Da kann sich jeder auf die Schienen legen, und immer sind die Pendler die Dummen. Auf Kosten der Angehörigen könnte man mal Getränke bekommen.“

Glücklicherweise erhalten wir auch viele E-Mails mit konkreten Vorschlägen, die manchmal blitzschnell umgesetzt werden – auch von der SBB. Der langjährige direkte Kontakt zum Key Account Manager der SBB für unseren Verein, Matthias Müller, hat viel zu den meist produktiven Diskussionen mit dem grössten öV-Anbieter beigetragen.

Ein Punkt liegt mir zum Schluss noch am Herzen: In den letzten Jahren haben wir eine eindrückliche Verjüngung des Ressorts erlebt. Waren wir zu Beginn sechs Herren, fünf davon pensioniert, so sind wir nun acht Personen, davon drei Damen und vier Mitglieder unter 30-jährig. Damit ist der Fortbestand des wichtigen Ressorts gesichert.

## Gönner Pro Bahn

Gemeinden, Firmen, Transportunternehmungen und Organisationen schätzen die Arbeit von Pro Bahn. Als Gönnermitglieder (CHF 500. – pro Jahr) unterstützen sie uns. Der Gegenwert: Vorzugstarif für Inserate im InfoForum.

**BERN MOBIL**



**SIEMENS**



**SOB SÜDOSTBAHN**



## Gemeinden

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

# Wenn Kinder reisen

Ergebnisse der Umfrage: Familienwagen werden geschätzt, doch das Fehlen von Wickeltischen moniert.

**Andreas Theiler** Zehn Fragen stellten wir in unserer letzten Internet-Umfrage zu diesem immer hochaktuellen Thema. Eine Frage, die letzte, wurde ganz klar beantwortet: „Kinder unter 6 Jahren reisen kostenlos mit, von 6 bis 16 Jahren mit der Juniorkarte oder Enkelkarte à 30 Fr./Jahr ebenfalls, sonst – oder alleine – zum halben Preis. Beurteilen Sie diese finanziellen Erleichterungen für Familien als genügend?“ – sieben von acht Antwortenden bejahten die Aussage.

Es gibt in den Intercity-Zügen der SBB zwei Arten von Familienwagen, die Doppelstöcker mit Spielzone sowie die ausser mit einem Kleber nicht weiter veränderten Wagen des Typs EW IV und ICN. Die Doppelstöcker erhalten gute Noten, sie werden auch rege benutzt. Rund zwei Drittel würden aber die Spielzone im unteren Deck vorziehen, weil so die Kinderwagenfrage viel einfacher zu lösen wäre. Demgegenüber



Ja zu finanziellen Erleichterungen.

Bild: Theo Iff

werden die Familienzonen in den einstöckigen Zügen nicht besonders geschätzt, die Signalisierung ist zu schwach, Reibereien mit anderen Passagieren sind vorprogrammiert.

Zwei Fragen nahmen genau dieses Reibungspotenzial unter die Lupe. „Sollten Reisende ohne Kinderbegleitung aus dem Familienwagen verwiesen werden können, wenn nicht genügend Platz vorhanden ist?“ fand über 60 Prozent Zustimmung, und „Sollten Reisende ohne Kinder in Familienwagen und -zonen ihre Plätze freigeben müssen, wenn eine Familie ein ganzes Abteil belegen möchte?“ sogar über 70 Prozent.

Fazit: Die Zustimmung zum aktuellen Angebot ist recht gut – auch wenn vorderhand noch keine der sehr gefragten Wickeltische vorhanden sind. Etwas mehr Grosszügigkeit der übrigen erwachsenen Reisenden ohne Kinder ist aber sehr gefragt. Nehmen wir uns als alleine oder zumindest ohne Kinder reisende Pro-Bahn-Schweiz-Mitglieder also vor, diese beiden Wünsche zu erfüllen – merci!

## PREMIO PRO: Wir geben dem öV wieder ein Gesicht

Seit Jahren thematisieren wir bei Pro Bahn Schweiz, vor allem im Ressort Dienstleistungen, das Verschwinden persönlicher Kontakte im öV. Wir machen nun einen unkonventionellen Vorstoss, damit der öV auf Schiene, Strasse, Wasser und in der Luft wieder ein Gesicht erhält.

Während den Monaten Mai und Juni können Sie, liebe Leserinnen und Leser, uns Mitarbeitende melden, die sich mit einer speziellen Dienstleistung hervorgetan haben. Einige Beispiele, damit klar wird, wonach wir suchen:

- Im Falle einer Störung macht der Zugchef eine speziell gute Durchsage, welche die Gemüter beruhigt.
- Eine Schalterangestellte nimmt sich besonders viel Zeit und Mühe, Ihnen ein passen-

des Billett für eine Auslandsfahrt auszustellen.

- Eine Aufsichtsperson auf dem Perron hilft Ihnen, Ihr in einem kurzen Moment der Unaufmerksamkeit verloren gegangenes Kind zu suchen und zu finden.
- Eine Lokomotivführerin fährt wie auf Wolken und holt trotzdem eine Verspätung auf.

Bitte teilen Sie uns ausserordentliche (positive!) Ereignisse während der Monate Mai und Juni schriftlich mit. Nennen Sie uns den Ort, das Datum, und vor allem den Namen des betreffenden Mitarbeitenden zusammen mit einer kurzen Schilderung, warum Sie ihn oder sie würdig erachten, von uns die Auszeichnung

PREMIO PRO zu erhalten. Die Mitglieder unseres Ressorts Dienstleistungen sind anfangs Juli die Jury, welche fünf Auszeichnungen vergibt. Die eigentliche Übergabe findet später statt, das Datum ist noch nicht gesetzt. Das Verkehrshaus der Schweiz gewährt uns für den PREMIO PRO im Spätsommer grosszügigerweise Gastrecht.

Die Meldungen senden Sie bis spätestens am 2. Juli 2016 an:

- PREMIO PRO, Andreas Theiler, Wylermatt, 3635 Uebeschi
- oder per E-Mail an:
- pbs.theiler@bluewin.ch (Betreff: PREMIO PRO).

Noch Fragen? 033 345 29 41 hilft gerne weiter.

### Kontakte

#### ZENTRALVORSTAND

Kurt Schreiber, Präsident  
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH  
T 044 781 34 08  
kurtschreiber@bluewin.ch

#### NORDWESTSCHWEIZ

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

#### TICINO ASTUTI

Melitta Jalkanen  
Via Nosedà 15, 6977 Ruvigliana  
T 091 971 21 32  
melitta.jalkanen@verditicino.ch

#### ZÜRICH

Urs Schaffer, Präsident  
Flüelastr. 15, 8048 Zürich  
T 044 401 24 35  
oev.schaffer@bluewin.ch

#### ESPACE MITTELLAND

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

#### OSTSCHWEIZ

Dr. Benedikt Zeller, Präsident  
Büntenstrasse 26, 8880 Walenstadt  
T 079 407 60 23  
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

#### ZENTRALSCHWEIZ

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



Sicher unterwegs im öffentlichen Verkehr!

 **SECURITRANS**  
Public Transport Security AG

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

**STADLER**

*Cleverer Lösungen auf  
der Schiene.*



Stadler Rail Group  
Ernst-Stadler-Strasse 1  
CH-9565 Bussnang, Schweiz  
Telefon +41 (0)71 626 21 20  
[rail.stadler@stadlerrail.com](mailto:rail.stadler@stadlerrail.com)  
[www.stadlerrail.com](http://www.stadlerrail.com)