

An der Höhenluft zu Höhenflügen angesetzt

Pro Bahn ist erfreut über die Entscheide, die das Parlament in der Herbstsession in Flims zum öffentlichen Verkehr getroffen hat. Die SBB erhalten in den nächsten vier Jahren knapp 6 Milliarden Franken, die Privatbahnen 800 Millionen und die Versuche, die Aufteilung des Infrastrukturfonds zugunsten der Strasse vorzunehmen, sind gescheitert.

In der Herbstsession des Parlamentes hatten unsere Volksvertreterinnen und -vertreter über einige wichtige Vorlagen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu entscheiden. Der Sitzungsort und die Höhenluft haben sicher dazu beigetragen, dass in der Verkehrspolitik die von den Benützerinnen und Benützern des öffentlichen Verkehrs gewünschten und «richtigen» Entscheide getroffen wurden. Alle drei Vorlagen sind – nach mehreren erfolglosen Störaktionen der Strassenlobby – mit respektablen Mehrheiten genehmigt worden. Die Vorlagen im Detail:

LEISTUNGSVEREINBARUNG

In der dritten Leistungsvereinbarung erhalten die SBB für die Jahre 2007–2010 5,88 Milliarden Franken für den Betrieb, den Werterhalt und die Modernisierung ihres Bahnnetzes. In diesem Betrag sind auch 390 Millionen Franken für Erweiterungsinvestitionen vorgesehen. Nachdem in der zweiten Leistungsvereinbarung noch 6,025 Milliarden Franken bewilligt worden waren, wurde die neue Leistungsvereinbarung trotz dem massiven Ausbau der SBB mit Bahn 2000 tiefer angesetzt. Ausserdem hat das Parlament mit den Entlastungsprogrammen 2003 und 2004 den vereinbarten Zahlungsrahmen einseitig um 400 Millionen gekürzt. Aber die SBB haben einmal mehr nicht gemurrt, sondern die neue Leistungsvereinbarung geschluckt. Pro Bahn meint: Eine weitere Kürzung liegt nicht mehr drin, die Schmerzgrenze ist erreicht und für zukünftige Entlastungsprogramme hat es hier keine Reserven!

INVESTITIONSBEITRÄGE

Die Privatbahnen erhalten vom Bund für die nächsten vier Jahre 800 Millionen. Der Nationalrat hat sich hier dem Ständerat angeschlossen, der den Kredit um 200 Millionen aufgestockt hatte. Der Bundesrat hatte ursprünglich nur 600 Millionen Franken vorgeschlagen. Die Aufstockung war notwendig, damit



Foto: Markus Zimmermann

Dank dem Ja des Nationalrats in Flims erhalten S-Bahn-Projekte 1 Milliarde und Projekte des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen 1,3 Milliarden Franken.

auch bei den Privatbahnen die Substanzerhaltung der Infrastruktur gesichert wird.

INFRASTRUKTURFONDS

Nach dem Scheitern der «Avanti»-Vorlage war es wichtig, dass der vom Ständerat verabschiedete Kompromiss bei der Finanzierung von Strasse und Schiene auch vom Nationalrat unterstützt wurde, um ein neues Desaster in der schweizerischen Verkehrspolitik zu verhindern. Das hinderte allerdings Nationalrat Ulrich Giezendanner (SVP) und Anverwandte nicht, einseitig Milliardenenerhöhungen für die Strasse zu fordern. Die Vertreter der Strassenlobby waren ganz in ihrem Element. Aber die Angst des «vernünftigen» Teils des Nationalrates vor einem erneuten Referendum zeigte Wirkung. Alle Störmanöver und spitzfindi-

gen juristischen Formulierungen zugunsten der Strasse wurden abgelehnt. Von den insgesamt 20,8 Milliarden Franken, welche das Parlament zur Verfügung stellen will, sind 8,5 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bestimmt. Mit 5,5 Milliarden Franken sollen die Engpässe auf dem Nationalstrassennetz beseitigt werden. 6 Milliarden Franken fließen in die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen (siehe folgende Seite), 800 Millionen Franken sind für Randregionen und Berggebiete vorgesehen.

Pro Bahn hat die Verhandlungen in Flims detailliert verfolgt und ist mit dem Erreichten insgesamt zufrieden. Am 26. September 2006 haben wir zuhänden der Medien dazu eine Pressemitteilung verfasst.

Edwin Dutler

Inhalt

Thema: Erfolgreiche Session

Die Höhenluft hat Höhenflüge bewirkt – 1 Milliarde für die S-Bahn – 1,3 Milliarden für den Agglomerationsverkehr 1-2

Aktuell

Minibarservice: Abbau in Raten 3

Wie erstklassig ist das Klassensystem noch? 4-5

Hintergrund

Beruhigungsspillen an Bushaltestellen 9

Weihnachten für Eisenbahnfans – unsere Büchertipps 10

International

Direkter Weg nach Triest, indirekter Weg nach Paris 11

Aus den Sektionen

Zürich und Espace Mittelland im Einsatz 13

Kurz notiert

Pro Bahn protestiert, SBB entscheiden, Deutsche Bahnen produzieren Verspätung 7, 9, 12

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz .. 2/15

1 Milliarde Franken für S-Bahn-Projekte

Für die nachfolgenden S-Bahn-Projekte des Agglomerationsverkehrs hat das Parlament folgende Beiträge in Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds freigegeben:

PROJEKT	BEITRAG
Durchmesserlinie Zürich (DML)	400
Schienenverbindung Mendrisio–Varese (FMV)	67
Schienenverbindung Cornavin–Eaux–Vives–Annemasse (CEVA)	550

1,3 Milliarden für den Agglomerationsverkehr

Für die nachfolgenden dringenden und baureifen Projekte des Agglomerationsverkehrs hat das Parlament folgende Beiträge in Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds freigegeben:

KANTON	PROJEKT	BEITRAG
AG	Eigentrasseierung WSB zwischen Suhr und Aarau	40,0
BE	Tram Bern West	65,0
BE	Wankdorfplatz, Tramverlängerung	40,0
BL	Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau	11,0
BS	Tramverlegung St. Johann / Pro Volta	9,1
BS	Tramverlängerungen nach St. Louis und Weil am Rhein	39,5
FR	Pont et tunnel de la Poya	67,5
GE	Tram Cornavin–Cern (TCMC)	210,0
GE	Tram Onex–Bernex	90,0
LU	Tieferlegung, Doppelspurausbau Zentralbahn	111,0
SO	Entlastung Region Olten	128,0
TG	Kerntangente Frauenfeld (F21)	25,0
VD	Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	120,0
VD	Bahnhof Prilly–Malley (REV)	40,0
VD	TL-Netz	67,5
ZH	Glattalbahn, Etappen 2 und 3	253,5
ZH	Tram Zürich West	75,0
ZG	Stadtbahn Zug, 1. Teilergänzung	25,0
ZG	Neubau der Kantonsstrasse Nr. 4 «Nordzufahrt»	35,0

Das Geld im Infrastrukturfonds stammt aus dem Übertrag von 2,2 Milliarden Franken aus der Reserve bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Hinzu kommt die jährliche Einlage eines Teils der zweckgebundenen Erträge aus der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette. Die Höhe dieser Einlage wird

von der Bundesversammlung jeweils mit dem Voranschlag festgelegt. Gemäss heutiger Planung wird sie rund 890 Millionen Franken pro Jahr betragen.

Gleichzeitig mit der Einführung des Infrastrukturfonds werden auch die Mittel für die erste Periode bewilligt (siehe Tabellen). Die weiteren

Mittel gibt die Bundesversammlung in Abständen von ungefähr vier Jahren frei. Sie werden an Agglomerationsprogramme entrichtet, die eine verkehrliche und räumliche Gesamtplanung umfassen und vom Bund geprüft sein müssen. Die Beiträge machen maximal 50 Prozent der Kosten eines Projekts aus. **bw**

Impressum

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

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

MITARBEIT

Gerhard Bohli (gb), Edith Dutler,
Edwin Dutler (DUT), Thomas
Lendenmann, Willi Rehmann (wr),
Hans Schärer (HS), Kurt Schreiber,
Silvio Tedaldi (StE).

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

DRUCK

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

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

2300 Exemplare

4 x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABEN

Die nächsten Ausgaben der
Zeitschrift InfoForum von
Pro Bahn Schweiz erscheinen:

Nummer 1/07: 9. Feb. 2007
(Inserateschluss: 5. Jan. 2007)
Nummer 2/07: 15. Juni 2007
(Inserateschluss: 11. Mai 2007)
Nummer 3/07: 21. Sept. 2007
(Inserateschluss: 17. Aug. 2007)

Minibarservice: Ein Abbau in Raten

Ob man sich im Zug an der Minibar verpflegen kann, ist Glückssache. Denn der Service wurde aufgrund der gesunkenen Nachfrage reduziert. Seither sinkt diese weiter.



Die Minibar im Teufelskreis: Ist das Angebot da und wird es zu wenig benutzt, wird es abgebaut. Einmal abgebaut, kann es nicht mehr benutzt werden.

Es gab eine Zeit, da konnte man sich darauf verlassen, dass die Minibar vorbeikam. Da konnte man es sich im Zug-sitz bequem machen und warten, bis einem der Duft von Kaffee die Ankunft des «Wägelis» ankündigte und man schon bald einen solchen serviert bekam. Heute führen die einen Züge eine Minibar mit, die anderen nicht, und wenn man sich nicht achtet und im Verstärkungswagen einsteigt, kann man seinen Kaffee gleich ganz vergessen. Will man ein Getränk auf sicher haben, muss man im Fahrplan nachschauen, ob der Zug eine Minibar führt. Macht man das nicht

und will trotzdem im Zug essen oder trinken, nimmt man die Verpflegung von zu Hause mit oder deckt sich am Bahnhof ein.

AUF NUMMER SICHER ...

Ich schätzte die Dienstleistung im Zug und konsumierte in der Regel auch etwas vom «Wägelis». Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss schliesslich für den Betreiber aufgehen, sonst wird er diese Leistungen abbauen. Doch jedes Mal, wenn ich mit der Minibar gerechnet hatte, kam diese nicht vorbei. Ich dachte mir, das nächste Mal möchte ich nicht auf das Gipfeli verzichten, und deckte mich am Bahnhof ein. Kaum sass ich im Zug, kam die freundliche Dame mit der Minibar vorbei, «Wünschen Sie Kaffee und Gipfeli?» – «Nein, danke, schon am Bahnhof gekauft, ich wusste nicht, dass Sie vorbeikommen.» Leider bin ich kein Einzelfall.

... KANN MAN NICHT GEHEN

Noch besser kommt es bei gewissen Früh- und Spätverbin-

dungen. Eines Morgens stieg ich früh in den Speisewagen ein, glücklich, dass dieser beleuchtet war. Ich bestellte ein Frühstück und freundlich sagte die Kellnerin: «Kaffee oder Tee kann ich Ihnen bringen, das Frühstück nicht, das Brot wird erst in Zürich geliefert.» Zwar hat sich inzwischen die Sache verbessert, es gibt wenigstens aufgebackene Gipfeli in diesem Kurs. Am Abend aber sah ich am Bahnsteig einen Bistrowagen im Zug eingereiht und freute mich auf ein Glas Wein. Im Wagen eingestiegen, bemerkte ich, dass das Bistro dunkel und geschlossen war. Enttäuscht schaute ich auf die Uhr und stellte fest, dass ich im Hauptbahnhof noch zehn Minuten Zeit hatte vor der Abfahrt. So schnell Grossvater noch rennen konnte, peilte ich den Prellbock an, dem gegenüber ein Büffetkiosk noch offen hatte. Dort bekam ich meinen Wein und auch noch eine gefüllte Bretzel dazu.

EIN TEUFELSKREIS

Da stellt sich die Frage vom Teufelskreis. Ist das Angebot da und wird es zu wenig benutzt, wird es abgebaut. Ist das Angebot einmal abgebaut, kann man es nicht mehr benutzen. Wenn man die Rendite durch Leistungskürzungen sucht, verbessert sich die Situation vielleicht kurzfristig, aber langfristig wird sie noch prekärer. So gesehen ist aus Kundensicht zu befürchten, dass der Minibarservice keine Glückssache mehr ist, sondern ganz verschwindet und man sich den stationären Einkaufsmöglichkeiten zuwenden muss.

Hans Schärer



Foto: pbs

Editorial

In diesem Jahr war ich wieder mehrere Zehntausend Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, vorwiegend mit grenzüberschreitenden Zügen, doch auch mit privaten Busunternehmen sowie mit Bussen im Linienverkehr. Dabei stellte ich fest, dass Klimaanlage und Lautsprechereinrichtungen in den Bussen perfekt funktionierten. Aber ich bin in kaum einem grenzüberschreitenden Zug mit funktionierender Klima- und Lautsprecheranlage gesessen. Dazu kamen defekte Toiletten. An der Technik kann es somit nicht liegen, dass in den Bussen etwas funktioniert, das in den Zügen nur Ärger hervorruft. Die Lösung ist einfach – und heisst Qualitätskontrolle und rechtzeitige Wartung. Doch die durch die EU gewünschte Privatisierung des Personenfernverkehrs bringt es mit sich, dass wir Fahrgäste uns im grenzüberschreitenden Verkehr vermehrt mit Rollmaterial abfinden müssen, das eigentlich gewartet werden müsste. Qualitätskontrolle existiert bei den Bahnen höchstens auf dem Papier, denn die teuren Züge bringen nur Geld, wenn sie in optimalen Umlaufplänen fahren, Wartung schmälert den Profit.

Edwin Dutler, Präsident

Weiterer Abbau

Mit dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006 hat Elvetino den Minibarservice im Voralpenexpress (VAE) aus Rentabilitätsgründen eingestellt. Für die Verpflegung wird bis auf weiteres nur der Automat im Bistrowagen zur Verfügung stehen. HS

Wie erstklassig ist das Klassensystem noch?

Vor 50 Jahren wurde in den Bahnen die Luxusklasse abgeschafft. Heute gleichen sich die erste und die zweite Klasse immer mehr an, in vielen Bahnen ist die erste Klasse gar ganz verschwunden. Lohnt sich da der Kauf eines Generalabonnements der ersten Klasse noch? Fest steht: Die Bahnen halten am Erstklassbillet fest, denn es verkauft sich gut.



Foto: SBB

Vom 2. auf den 3. Juni 1956 wurde über Nacht die dritte Klasse zur zweiten, die zweite zur ersten Klasse und die Luxusklasse wurde abgeschafft.

Genau fünfzig Jahre ist es her, seit die Schweizer Bahnen die Luxusklasse aufgehoben haben. Die dritte Klasse, die so genannte Holzklasse, blieb bestehen und wurde in den Stand der zweiten Klasse erhoben. Die zweite Klasse wiederum wurde die erste. Damit schloss sich die Schweiz den anderen Ländern Europas und dem Beschluss des Internationalen Eisenbahnverbands UIC an, der schon drei Jahre zuvor in Neapel zur Vereinheitlichung der Bahnklassen aufgerufen hatte.

Wie der Verband öffentlicher Verkehrer mitteilt, hatte damals vor allem der hohe Aufwand bei geringem Ertrag für die Abschaffung der Lu-

xusklasse gesprochen. Die Erstklasspassagiere hatten bis 1955 bei den SBB lediglich 1,5 Prozent der Verkehrserträge eingebracht. Bei den Privatbahnen waren es gar nur 0,6 Prozent.

88 PROZENT DRITTE KLASSE

Die Umstellung brachte der Bahn keine grossen Schwierigkeiten. Auch bei der Verteilung der Passagiere auf die Klassen änderte sich gemäss dem Verband öffentlicher Verkehrer nichts. 1955 waren 88 Prozent aller Bahnpassagiere auf den Holzbänken der dritten Klasse unterwegs. 1957, als diese Holzbänke längst als zweite Klasse ange-

schrieben waren, fuhren noch immer 88 Prozent in diesen Wagen.

Daran, dass es keine Luxusklassen mehr gibt, haben sich die Bahnkunden längst gewöhnt. Inzwischen sind wir einen Schritt weiter: Immer mehr gleichen sich die verbliebenen zwei Klassen einander an. In vielen Regionalbahnen müssen die Passagiere ohne erste Klasse auskommen und dort, wo es separate Abteile gibt, sind sie nicht einmal klar abgetrennt.

So wurde etwa kürzlich in der Ostschweiz die Kritik laut, die Erste-Klasse-Abteile des Thurbos würden ihren Namen nicht verdienen. Der Innenraum der Gelenktriebwagen, die zwischen Frauenfeld und Winterthur verkehren, ist offen, die erste Klasse ist nur zur Hälfte mit transparenten Wänden abgetrennt; der Lärm kann sich im ganzen Zug ausbreiten. Mit der Kritik konfrontiert, sagte Medienspre-

cher Gallus Heuberger gegenüber der «Thurgauer Zeitung», Turbo sei sich dieses Problems bewusst. Weil die Wagen als Regionalbahn eingesetzt würden, setze Turbo auf andere Punkte als auf Komfort: Schnelles Ein- und Aussteigen seien wichtig und die Transparenz im Fahrzeug.

Doch nicht nur bei den Regionalbahnen wird an der Erstklassigkeit der ersten Klasse gezweifelt. Die Klagen über die Abteile in den IC-Doppelstockkompositionen sind seit der Einführung der Wagen 1997 nicht verstummt: Ihr Komfort wird als spartanisch beschrieben, die Klimatisierung kritisiert, die Beleuchtung bemängelt, der Sitz als unbequem taxiert und das Bistrokonzept als unzureichend bezeichnet (siehe auch Artikel auf Seite 3).

88 PROZENT ZWEITE KLASSE

Ist bei solch minimalen Klassenunterschieden der keineswegs minimale Unterschied im Preis

Hunde sind im Zug untervertreten

Ob Hunde erster Klasse fahren oder zweiter, ob sie nur einen Stehplatz erhalten oder sich ausstrecken können: Ihr GA kostet immer gleich viel, nämlich 650 Franken. Der Billettpreis sei nicht mit einem Sitzplatzanspruch verknüpft, sondern umfasse die Transportleistung als solche, sagt SBB-Sprecher Roland Binz. Erfahrungsgemäss beanspruchten Herrchen/Frauchen und Hund aber oft zwei Plätze und da sei dieser Preis angemessen. Kleine Hunde bis 30 Zentimeter Risthöhe in Käfigen oder Körben fahren gratis. Derzeit sind 2163 Hunde-GA im Umlauf. Das entspricht einem GA-Anteil von 0,7 Prozent. Das wiederum entspricht nicht dem prozentualen Anteil der Hundebesitzer in der Schweiz. Der liegt bei rund 6 Prozent, wenn man mit 440 000 Hunden in der Schweiz rechnet (eine genaue Statistik der Hundebesitzer gibt es nicht). Klar ist: Hunde sind im Zug untervertreten. **bw**



Fotos: SBB



Etwas weniger Platz, etwas weniger Ruhe. Die zweite Klasse eines ICN. Doch wie viel macht dieser Unterschied zur ersten Klasse in Franken aus?

Hier ist das Reisen 60 Prozent teurer. Die erste Klasse eines ICN. Vor allem die Steckdosen in den Abteilen werden von Geschäftsleuten geschätzt.

noch länger gerechtfertigt? Immerhin kostet ein GA erster Klasse knapp 60 Prozent mehr als eines der zweiten Klasse.

«Ja», sagt Roland Binz, Mediensprecher der SBB. Der Preis sei angemessen. Schliesslich sei man bemüht, den Kunden in der ersten Klasse mehr Ruhe, mehr Komfort und mehr Zusatzangebote zu offerieren. Und offenbar geht die Rechnung auf: Von den 310 000 GA-Besitzern fahren 12 Prozent erste Klasse. Dieser Anteil ist nicht nur in den letzten Jahren konstant geblieben, sondern entspricht genau dem Verhältnis von 1956.

Der Umsatzanteil der Billette erster Klasse liegt bei 25 Prozent und ist in den letzten Jahren gemäss Binz steigend. Und bei den Tageskarten zum Halbtax sei der Anteil Karten erster Klasse in den letzten zwei Jahren von 25 auf 32 Prozent angestiegen. «Das deutet darauf hin, dass sich auch im Freizeitverkehr Kunden vermehrt Fahrten in der ersten Klasse gönnen», so Binz.

ALLE FAHREN ERSTE KLASSE

Gemäss dem SBB-Sprecher variiert die Auslastung in der ers-

ten Klasse je nach Tageszeit und Strecke sehr stark. Die durchschnittliche Auslastung beträgt 18 Prozent, in der zweiten Klasse sind es 29 Prozent. Auf einzelnen Businesslinien wie etwa der Strecke Zürich-Bern erreicht die Auslastung der ersten Klasse zu den Hauptverkehrszeiten über 60 Prozent und übertrifft damit jene der zweiten Klasse. Das und die Tatsache, dass mehr Freizeitverkehr in der ersten Klasse festgestellt wird, fördert die Vereinheitlichung der

Versuch mit Stehplätzen: Zurück zur dritten Klasse?

Ein Versuch des Zürcher Verkehrsverbundes lässt aufhören: Zurzeit prüft er gemeinsam mit den SBB die Einführung von Stehplatzzonen in der S-Bahn. Für diesen Test wurde eine Doppelstock-Komposition, die hauptsächlich auf der S12 und der S6 zum Einsatz kommt, mit Stehplatzzonen ausgerüstet.

Erklärt wird der Versuch mit dem Streben nach mehr Pünktlichkeit. Die Stehplätze sollen die Plattformen bei den Türen entlasten, wo die Fahrgäste oft stehen bleiben, da sie sich für eine kurze Fahrt nicht

Klassen. Reise- und Wandergruppen in der ersten Klasse sind auf jeden Fall dem Anspruch nach mehr Ruhe nicht gerade förderlich.

KEIN AUSLAUFMODELL

Wird es bald so weit kommen, dass die erste Klasse wie einst die Luxusklasse ganz verschwindet und wir in einer Einheitsklasse unterwegs sind? «Mitnichten», sagt SBB-Sprecher Roland Binz. Er glaubt nicht, dass die erste

Klasse ein Auslaufmodell ist. Und offenbar glaubt man das auch bei Turbo nicht: Einiges wurde bereits verbessert, Sitze wurden nachgepolstert, die Armstützen optimiert. Allerdings: Die Veränderungen seien so minim, dass die Fahrgäste sie kaum bemerken, muss Sprecher Heuberger zugeben. Ein schwacher Trost bei 60 Prozent Aufschlag. Immerhin: Die erste Klasse der neu bestellten Züge werde edel aussehen, verspricht Turbo. Brigitte Walser

setzen wollen, dadurch aber anderen Fahrgästen das Ein- und Aussteigen erschweren. Die Ergebnisse des Tests sollen im Frühling vorliegen. Ist das ein Schritt gar hinter die dritte Klasse, die vor 50 Jahren abgeschafft wurde, wo man zwar auf hartem Holz, aber immerhin sass? Das sei nicht vergleichbar, sagte SBB-Sprecherin Michèle Bamert gegenüber dem «K-Tipp»: «Weltweit besteht auf keinem Bahnnetz die Garantie für einen Sitzplatz zur Hauptverkehrszeit.» Eine Preisreduktion komme nicht in Frage. Es sei zu Stosszeiten

schlicht nicht möglich, bei jedem Fahrgast zu kontrollieren, ob er er sitze oder stehe. Zudem sei es nicht der Normalfall, dass Kunden der ersten Klasse stehen müssten.

Karin Blättler, Präsidentin von Pro Bahn Zentralschweiz, sagte gegenüber dem «K-Tipp», dass aus Gründen der Sicherheit und wegen der heutigen Fahrpreise die Stehplätze als Teil des Systems unakzeptabel seien. «Wenn die SBB längerfristig auf Stehplätze setzen, kann man erwarten, dass sich das positiv auf die Fahrpreise auswirkt.» bw

Bessere Anfahrtszeiten in Schaffhausen

Was lange währt, wird doch noch gut. Endlich, nach 2 Jahren und mehreren Interventionen von Pro Bahn, korrigieren die Verkehrsbetriebe Schaffhausen die Anfahrtszeiten einiger Buslinien am Morgen.

Es war immer das Gleiche. Wollte man den Zug mit Abfahrt um 5.47 Uhr in Schaffhausen benützen, musste man vom Breitequartier zu Fuss gehen. Warum?

Der Bus der Linie 3 sollte nach Fahrplan 5.46 im Bahnhof ankommen. Aber leider hielt er diesen Fahrplan nie ein. So waren etliche Fahrgäste gezwungen, zu Fuss zu gehen, um den Zug zu erwischen. Andere Buslinien hatten das gleiche Problem. Daher machte Pro Bahn Schweiz am 15. Dezember 2004 eine schriftliche Anfrage an Walter Herrmann, Direktor der Verkehrsbetriebe Schaffhausen. In diesem Schreiben verlangten wir, dass die ersten Busse 2 bis 3 Minuten früher im Bahnhof Schaffhausen ankommen sollten, damit die Fahrgäste die Möglichkeit hätten, den Zug zu erreichen.

ZUERST EINMAL GESCHAH NICHTS

Die Antwort kam am 22. Dezember 2004 und lautete, dass die aufgeworfenen Fragen



Foto: Matthias Fluri

Zweimal hat Pro Bahn interveniert, jetzt haben die Verkehrsbetriebe Schaffhausen reagiert und die Zeiten der Frühkurse korrigiert.

geprüft würden. Wir waren daher optimistisch, dass diese Problematik zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 korrigiert würde. Dem war aber nicht so. Der Fahrplan 2006 war wieder genau gleich wie der vorherige. Unser Anliegen für eine Verbesserung der morgendlichen Anschlüsse im Bahnhof Schaffhausen war nicht berücksichtigt worden.

WERDEN KUNDENANLIEGEN NICHT BERÜCKSICHTIGT?

Daher intervenierte Pro Bahn nochmals. Mit einem Schreiben im Januar 2006 erinnerten wir Walter Herrmann an unser Schreiben und seine Antwort im Jahr 2005.

Endlich! Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen haben reagiert und werden einige Frühkurse korrigieren, so dass

der Kunde auch den Anschluss an den Zug im Bahnhof Schaffhausen hat. Dank Pro Bahn Schweiz.

Für uns wirft die ganze Geschichte schon ein paar Fragen auf. Zum Beispiel, wieso eine solche kleine Korrektur so lange dauert, und vor allem, wieso der Kundenwunsch nicht gebührend ernst genommen wird.

Thomas Lendenmann

Mehr Fahrgäste im Glarnerland

Im Jahr 2005 stieg die Zahl der Fahrgäste in den Glarner Zü-



Foto: Hans Schäfer

Auf Erfolgskurs: Der vor zwei Jahren eingeführte Glarner Sprinter.

gen um 10 Prozent. Dazu beigetragen haben die 2004 eingeführten Direktzüge des «Glarner Sprinter» nach Zürich. Noch beliebter sind die Glarner Busse als Zubringer zur Bahn. Gegenüber dem Vorjahr wurden 17 Prozent mehr Personen transportiert. Der gesamte Glarner ÖV befördert rund 9000 Passagiere pro Tag und das bei einer Gesamtbevölkerung von knapp 40 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. HS

Voralpen-Express mit neu bemalten Lokomotiven

Die Schönheit der Strecke des Voralpen-Express und die Vielfalt der Ausflugsmöglichkeiten findet man in den neu gekleideten Lokomotiven der Südostbahn wieder. In einem feierlichen Taufakt sind die Zwilling-Lokomotiven in Rapperswil getauft und anschliessend dem Betrieb übergeben worden.

Eine beschauliche Fahrt vom Bodensee zum Vierwaldstättersee über Berg und Tal

der Voralpen im bequemen klimatisierten Rollmaterial (in der 1. Klasse mit Panoramafenstern) ist zu jeder Jahreszeit ein Erlebnis, beruhigt die Nerven und zeigt die Schweiz von der schönsten Seite. Der Voralpen-Express fährt im Stundentakt und führt auch einen Bistrowagen mit Verpflegungsautomaten mit. Der Minibarservice ist eingestellt worden (siehe Seite 3).

Edwin Dutler

Die erste Etappe der Glattalbahnen ist eröffnet

Die drei Kilometer lange Neubaustrecke Messe/Hallenstadion–Auzelg ist in Betrieb, in zwei Jahren soll die zweite Etappe eingeweiht werden und weitere zwei Jahre später ist mit der Fertigstellung der dritten Etappe zu rechnen.

Nach nur zwei Jahren Bauzeit konnte am 10. Dezember 2006 pünktlich die erste Etappe der Glattalbahnen mit der drei Kilometer langen Neubaustrecke Messe/Hallenstadion–Auzelg eröffnet werden. Mit der verlängerten Zürcher Tramlinie 11 werden 25 000 Arbeitsplätze und 3000 Bewohner sowie das Fernsehstudio direkt mit dem Stadtzentrum in Zürich verbunden. An der neuen Haltestelle Glattpark entsteht zusätzlich eine Stadt in der Stadt mit 6000 Einwohnern und

7000 Arbeitsplätzen. Die ersten zwei Jahre werden die Tramtypen Cobra und Tram 2000 verkehren, später werden nur noch die Cobras unterwegs sein.

ZWEITE UND DRITTE ETAPPE

Damit im Dezember 2008 wieder eine Einweihung gefeiert werden kann, fand im Oktober der Spatenstich zur 2. Etappe der Glattalbahnen statt. Dieser Abschnitt von 5,3 Kilometern Länge führt vom

Glattpark über die S-Bahn-Stationen Glattbrugg und Balsberg und über den Flughafen zum Flughafen Fracht. Besondere Merkmale dieser Etappe sind ein 400 Meter langer Tunnel sowie ein 860 Meter langer Viadukt mit der Haltestelle Balsberg. Auf der Strecke der 2. Bauetappe verkehrt ab 2008 die Tramlinie 10 von Zürich HB bis Flughafen Fracht.

Die dritte Bauetappe schafft die Tangentialverbindung von Zürich–Auzelg via S-Bahn-Station Wallisellen zum Bahnhof Zürich-Stettbach. Mit dieser Linie 12 der Glattalbahnen erhalten auch die grossen Wohn- und Arbeitsgebiete in Wallisellen und im westlichen Teil von Dübendorf eine direkte Verbindung zum Flughafen.

WEITERFÜHRUNG OFFEN

Offen ist noch die Weiterführung in Flughafen Fracht. Die vorgesehene Ringbahn als nördliche Fortsetzung um den Hardwald über Kloten, Basersdorf, Dietlikon, Dübendorf zum Bahnhof Stettbach



Hans-Peter Schär von den VBZ (links) und Andreas Flury von den VBG vor dem neuen Tram.

erschliesst optimal die Wohn- und Arbeitsstätten dieser Gemeinden. Der Stadtpräsident von Kloten, René Huber, äusserte denn auch den Wunsch, diese Lücke möglichst bald zu schliessen. Dies wird von Pro Bahn Schweiz sehr unterstützt. Es wäre sinnvoll, diese Ergänzung nahtlos an die 3. Bauetappe zu erstellen.

Edwin Dutler



Bahnbetrieb auf Läuferfingerlinie

Die Linie S 9 Sissach–Läuferfinger–Olten ist wieder in Betrieb. Der Busersatzbetrieb hatte fünf Monate gedauert. In dieser Zeit führte SBB Infrastruktur Unterhaltsarbeiten im Umfang von 17 Millionen Franken durch. Mit der Streckensperre konnten Einsparungen dank effizienter Bauweise von etwa 7 Millionen Franken erzielt werden.

Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft wollte den Bahnbetrieb nicht mehr,

sie meinte, ein Bus sei billiger. Gegen dieses Abbauvorhaben gab es aber eine grosse Opposition, denn die S 9 ist ein integrierter Teil der Regio-S-Bahn Basel. Ein Bus kann die ausgezeichneten Anschlüsse der S 9 am Bahnhof Olten nicht garantieren. Auch Pro Bahn setzte sich für den weiteren Bahnbetrieb ein. Mit Erfolg: Mitte November hat der Landrat nach langer Debatte zugunsten des weiteren Bahnbetriebs entschieden. wr

Pro Bahn wehrt sich gegen Zuschläge im Zug

Pro Bahn Schweiz hat festgestellt, dass im Kursbuchfeld 620 (Domodossola–Locarno) bei einzelnen Taktzügen Zuschläge mit Einkassierung im Zug eingeführt werden. Diese Regelung gilt während der schönsten Zeit des Jahres, und zwar vom 10. Juni bis zum 21. Oktober 2007.

Im Namen der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs hat Pro Bahn

Schweiz bei den Zuständigen der Centovallibahn protestiert. Pro Bahn duldet nicht, dass in Taktzügen des öffentlichen Verkehrs Zuschläge verlangt werden. Diese entsprechen nicht den bisherigen Usancen und Pro Bahn hat deshalb auch das Bundesamt für Verkehr gebeten abzuklären, ob diese Regelung überhaupt eine Gültigkeit hat.

Edwin Dutler

Fehlt dem «Heididorf» bald der Bahnhof?

Seit 1994 wird der Bahnhof Maienfeld im Stationshaltermodell geführt. 2009 droht die definitive Schliessung.



Foto: Hans Schärer

Noch ist er nicht verwaist, der Bahnhof Maienfeld. Doch seine Zukunft ist ungewiss.

Nebst dem Fahrkartenverkauf ins In- und Ausland gibt Felix Faccini Fahrplanauskünfte und beantwortet allgemei-

ne Fragen zum öffentlichen Verkehr. Seit im Februar 1994 die SBB den Bahnhof Maienfeld aus Rentabilitätsgründen schliessen wollten, führt er die kommerziellen Leistungen des Bahnhofs als Stationshalter in eigener Regie weiter. Von den Touristen werden seine Auskünfte, besonders in Zusammenhang mit dem «Heididorf», sehr geschätzt. Unter den Touristen befinden sich viele Japanerinnen und Japaner, welche mit der Bahn anreisen, ihr Gepäck im Bahnhof deponieren und die Auskünfte in englischer Sprache sehr schätzen.

Im Nebenbetrieb hat Felix Faccini eine kleine Druckerei, in der noch mit Bleisatz gearbeitet wird. Und er ist darum besorgt, dass der erhaltenswerte Bahnhof mit Blumenschmuck eine gute Visitenkarte für Maienfeld darstellt.

Im Juni 2009 geht der Stationshalter in Pension. Die SBB wollen den Bahnhof zukünftig schliessen und zeigen an einer Nachfolgeregelung kein Interesse. Sie haben das einst als willkommene Alternative zu Bahnhofschiessungen gepriesene Stationshaltermodell zum Auslaufmodell degradiert. Die Stadtbehörden von

Maienfeld wissen um die Absicht der SBB und es bleibt zu hoffen, dass sich der Stadtrat der Bedeutung des bedienten Bahnhofs bewusst wird. Es geht hier um mehr als den Billetverkauf. Vor allem ausländische Touristen, welche das «Heididorf» besuchen, hätten keine Anlaufstelle mehr, da ja auch kein Tourismusbüro in der Nähe ist. Zu überlegen wäre auch, ob in Zukunft eine Lösung zusammen mit einem Tourismusbüro möglich wäre. Pro Bahn Sektion Ostschweiz wird sich für den Erhalt des Bahnhofs Maienfeld einsetzen.

Hans Schärer



**PROJEKTMANAGEMENT
 SICHERHEITSTECHNIK
 BAUMANAGEMENT**

BAHNTECHNIK
LOGISTIK/BERATUNG
TOTALUNTERNEHMUNG



Implenia Bau AG, Bahnhofstrasse 24, 5001 Aarau
 Tel. +41 62 832 05 60, Fax +41 62 832 05 61



Implenia®

www.implenia-bau.com

Beruhigungspillen an Bushaltestellen

Seit acht Jahren geben die Informationswürfel der Bieler Précimation SA an Tram- und Bushaltestellen die verbleibende Wartezeit an. Mittlerweile in ganz Europa.



Hoch oben und fast nicht mehr wegzudenken: Die Anzeigetafeln an den Haltestellen.

Niemand schätzt das Gefühl der Ungewissheit – auch nicht im öffentlichen Verkehr. Die fehlende Antwort, ob Bus oder Tram schon abgefahren sind, lässt die Wartezeit noch länger werden – die Ungeduld wächst. Seit acht Jahren geben Informationswürfel an

den Bus- oder Tramhaltestellen in Biel die effektive Wartezeit bis zum Eintreffen des nächsten Fahrzeugs an, wirken beruhigend und verhelfen zu einer besseren Akzeptanz bei Verspätungen – so die Erfahrungen der dortigen Verkehrsbetriebe.

Das «iqube-System», abgeleitet aus «i» für Information, «IQ» für Intelligenzquotient und «cube» wegen seiner Würfelform, wurde Ende der Neunzigerjahre entwickelt. Tram oder Bus melden die Distanz bis zur Haltestelle, diese Meldung wird in Minuten umgewandelt und so angezeigt. Dabei können bis zu acht verschiedene Tram- oder Buslinien angezeigt werden. Eine Leitstelle ist nicht notwendig, was die Investitionskosten massiv reduziert.

VON BIEL NACH EUROPA

«Der Weg zu diesem Erfolg war steinig», sagt Daniel Lenz, geschäftsführender Direktor der Précimation SA in Biel, welche dieses System entwi-

ckelt hat. Auf einer Versuchsstrecke zwischen Brügg und Biel konnten praktische Erfahrungen gesammelt werden. Nagelprobe war dann die Expo 02 – welche erfolgreich gemeistert wurde. Heute ist dieses Informationssystem in acht europäischen Ländern und in verschiedenen Schweizer Städten – so in Biel, Bern, Zofingen, Aarau, Baden und Chur – im Einsatz.

1000-MAL INSTALLIERT

Seit seiner Einführung im Jahr 1998 sind mehr als 1000 Einheiten in Betrieb genommen worden und der tausendste Informationswürfel wurde kürzlich an der Haltestelle Nidaugasse in Biel installiert und im Rahmen einer kleinen Feier den Verkehrsbetrieben der Stadt Biel übergeben, dies als Anerkennung für die gute Zusammenarbeit, welche die praktische Entwicklung dieses Systems ermöglichte und erst noch zwanzig neue Arbeitsplätze schuf. **Kurt Schreiber**



Foto: DB AG

Neuer Service für Gruppen

Gruppenreisen werden in der Schweiz schon lange vergünstigt und zusätzlich wird kostenlos eine Platzreservierung vorgenommen. Neu erhält nun der Reiseleiter, wenn er bei der Bestellung des Kollektivbilletes seine Handynummer angibt, rund 3 Stunden vor Abfahrt per SMS mitgeteilt, wo sich die reservierten Plätze befinden oder um welche Wagennummer es sich handelt. **DU**

Entscheid am Bodensee

Mitte Dezember wollen die SBB entscheiden, an wen sie die Schweizerische Bodenseeflotte verkaufen. Es laufen die abschliessenden Verhandlungen mit drei verbliebenen Interessenten: den Stadtwerken Konstanz, welche bereits die deutsche Flotte betreiben; der IG Bodensee-Schiffahrt Schweiz um die Thurgauer Investoren Edgar Oehler und Hermann Hess, die Stadt Rorschach und den Vorarlberger Tourismusunternehmer Walter Klaus; sowie der Oberthurgauer Gruppe «Seahorse» mit Karl Müller als Hauptinvestor, dem früheren Schuhfabrikanten und Erfinder der Masai-Barfuss-Technologie. **mg**

Pro Bahn nimmt Stellung

Das Ressort Güterverkehr von Pro Bahn Schweiz hat an der Vernehmlassung zur Güterverkehrsvorlage teilgenommen. Es vertritt die Meinung, dass zuerst die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene allgemein verbessert werden müssen. Erst in einem zweiten Schritt sollten, falls nötig, Subventionen ausgerichtet werden. **HS**

Detaillierte Stellungnahme: www.pro-bahn.ch Rubrik Ressort Güterverkehr.

Pro Bahn Umfrage: Trassenpreise im Güterverkehr sind zu hoch

Nach Meinung der Teilnehmer einer nicht repräsentativen Umfrage von Pro Bahn Schweiz besteht bei den Trassenpreisen im Güterverkehr Handlungsbedarf. Pro Bahn hatte folgende Frage gestellt: Finden Sie es richtig, dass der Güterverkehr weit höhere Trassenpreise bezahlt als der Personenverkehr und dadurch immer mehr Marktanteile an die Strasse verliert? Das Schlussergebnis der Um-

frage bei 118 Teilnehmern präsentiert sich so: Ja sagten 13 Personen (11 Prozent), Nein stimmten 99 Personen (84 Prozent). Für «Nicht relevant» stimmten 8 Personen (5 Prozent). Es bleibt zu hoffen, dass das Bundesparlament bei der Debatte zum Güterverkehrsgesetz diese Frage diskutiert. Sollen die vom Volk gewünschten Verlagerungsziele erreicht werden, ist der Handlungsbedarf zwingend. **HS**

Weihnachten für Eisenbahnfans – unsere Tipps

Pro Bahn Schweiz stellt vier neue interessante Bücher vor – als Geschenktipp oder zum Selberlesen.

Mit viel Dampf zum Berg und auf den Gipfel



Seit über hundert Jahren verkehren in der Schweiz zwei Schmalspurbahnen, die ihren nostalgischen Charme bis heute bewahrt haben.

Die Brünigbahn verdankt ihr Entstehen dem aufstrebenden Tourismus Ende des 19. Jahrhunderts, führt von Luzern nach Interlaken und überquert dabei den Brünigpass. Zu beiden Seiten des Passes führen die Schienen mit

Talbahncharakter bis zu den Steilrampen heran. Dann müssen die Lokomotiven auf Zahnradantrieb umstellen.

In den ersten Jahren betrieb die Jura-Bern-Luzern-Bahn Luxuszüge der Polsterklasse auf der ganzen Strecke und über den Pass. In den Vormittags-Expresszügen – gebildet aus lauter Seitengaleriewagen – wurden jeweils die Menükarten des Bahnhofbuffets auf dem Brünig abgegeben. Im Gegensatz dazu waren die mit Holzbänken ausgestatteten Drittklasswagen nicht einmal mit einem Zahnrad ausgerüstet und verkehrten nur auf den Talstrecken.

Die Brienz-Rothhorn-Bahn ist eine reine Zahnradbahn, die von Brienz zum Rothorn-

gipfel auf ihrer Länge von 7,6 Kilometern genau 1678 Höhenmeter überwindet. Bemerkenswert ist auch, dass die Bahn in nur 15 Monaten erbaut wurde. Der regelmässige Betrieb findet von jeher nur im Sommer statt, da der oberste Streckenteil im Winter lawinengefährdet ist. Im Einsatz stehen dabei regelmässig drei Generationen von Dampflokomotiven. Aus der 1. Generation (1891/1892) die Lokomotiven 1, 2 und 5, aus der 2. Generation (1933/1936) die Lokomotiven 6 und 7 sowie aus der 3. Generation (1992/1996) die Lokomotiven 12–16.

Edith Dutler

Christian Lüber: Dampfbetrieb am Brünig und Brienz-Rothorn, 160 Seiten, Fr. 88.–, AS-Verlag

40 Vorschläge für Rundreisen

Die Schweiz bietet eine riesige Vielfalt an Möglichkeiten für attraktive Rundreisen mit Bahn, Bus, Schiff und Bergbahnen. Das Buch zeigt 40 Vorschläge – visualisiert durch eine Grafik zu sehr reizvollen und zum grössten Teil erstmals vorgestellten Tagesausflügen. Jede Rundreise wird anschaulich und fachgerecht beschrieben, auch Zeitangaben fehlen nicht. DUT



Das Schweizer Rundfahrten-Buch, Fr. 18.50, erhältlich per Internet oder sms bei der Coop-Zeitung

Die Rhätische Bahn – das Buch

Mit ihrem Meterspurnetz von fast 400 Kilometern Länge erschliesst die Rhätische Bahn (RhB) den Kanton Graubünden. Sie ist die kühnste Bahn in den Alpen. Ihr Netz führt durch mehr als 100 Tunnel und über fast 500 Brücken. Der Albula-Tunnel ist der Alpentunnel mit der höchsten Scheitelhöhe in Europa. Die Berninalinie führt als einzige Alpenbahn offen über die Schweizer Alpen – auf 2256 Metern über Meer und mit Steigungen bis 70 Promille gehört sie zu den steilsten Adhäsionsbahnen der Welt.

Bernhard Studer zählt mit zu den profundesten Kennern der Rhätischen Bahn. Sein Buch erzählt die Entstehungs- und Baugeschichte jeder einzelnen RhB-Strecke. Die in über 100 Jahren kontinuier-

lich erfolgten technischen Entwicklungsschritte sind ebenso dargestellt wie die aktuellen Herausforderungen, welche die grösste schweizerische Privatbahn heute beschäftigen. Über 30 historische Schwarz-weiss-Aufnahmen und 150 begeisternde Farbbilder laden ein zu einem Besuch der Rhätischen Bahn und damit zu einer Reise nach Graubünden, in die Ferienecke der Schweiz.



Edith Dutler

Bernhard Studer: Die Rhätische Bahn, 2. Auflage, 162 Seiten, Fr. 38.–, Alba Publikationen

Die Geschichte vom roten Boss

Das Buch schildert Benedikt Weibels Jugendjahre mit seinem bis heute gleich gebliebenen Freundeskreis. Sein Wirken bei den SBB und seine Laufbahn werden anschaulich recherchiert, auf interessante Weise werden auch die Etappen vom Projekt NHT (Neue Haupttransversale Genfersee-Bodensee) zum erfolgreichen Projekt Bahn 2000 aufgezeigt. Der Leser erfährt, dass Weibel auch im Güterverkehr Visionen hatte. Doch den Abstieg des Güterverkehrs kann auch er nicht bremsen. Eine besondere Ehre erfährt Weibel mit der Ernennung zum Verwaltungsrat der SNCF sowie mit seiner Wahl zum Präsidenten der UIC. Dass er beim Personal, bei den Gewerkschaften und den Kundenorganisationen mehrheitlich beliebt ist,

verdankt er insbesondere seiner Gabe, die Leute anzuhören und mit ihnen zu diskutieren. Seine Glaubwürdigkeit wird dadurch gestärkt, dass er seine Bahn kennt und sie regelmässig benützt und deshalb weiss, wovon er spricht. Diese Eigenschaft könnten sich die CEOs anderer Bahnen zum Vorbild nehmen. DUT

Christian Dorer, Patrik Müller: Der rote Boss, die Benedikt-Weibel-Story, 208 Seiten, Fr. 34.80, Orell Füssli



Höhere Preise: Das meint Pro Bahn

In einem Jahr sollen die Preise im öffentlichen Verkehr teurer werden.

Die teils heftigen Reaktionen der politischen Parteien zur geplanten Preiserhöhung auf Dezember 2007 überraschen, wenn man sich daran erinnert, wie bei den vergangenen Entlastungsprogrammen der ÖV vom Parlament relativ stark zur Kasse gebeten wurde. Auch bei der Leistungsvereinbarung 2007–2010 wurde den SBB nur das Minimum zugestanden.

Zugegeben, auch uns gefällt es nicht, dass über eine Preiserhöhung gesprochen wird. Denn nach unserer Ansicht sollen zuerst alle Versprechungen von Bahn 2000 mit ei-

nem pünktlichen Fahrplan erfüllt werden. Was uns am meisten ärgert, ist der kontinuierliche Qualitätsabbau im internationalen Fernverkehr. Die Fahrplanstabilität und die Qualität des in den schweizerischen Taktfahrplan eingebundenen Rollmaterials sind ungenügend. Diese Unzulänglichkeiten müssen mit den Partnerbahnen im Ausland behoben werden. Erst dann stehen wir einer moderaten Preiserhöhung im Rahmen der aufgelaufenen Teuerung positiver gegenüber.

Und: Es müssten nicht alle Strecken linear gleich erhöht

werden, das System der Tarifkilometer ist zu nutzen. In Regionen, wo weder mit Bahn 2000 noch mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels Fahrplanverbesserungen gemacht wurden, steht eine Tarifierhöhung nicht zur Diskussion. Zu berücksichtigen ist auch, dass etwa der Zürcher Verkehrsverbund seine Tarife bereits per 10. Dezember 2006 erhöht hat. Weitere Erhöhungen dürfen die langfristige nationale Verkehrsplanung – das heisst mehr Güter und Personen mit dem öffentlichen Verkehr zu transportieren – nicht gefährden. **Der Zentralvorstand**



Foto: DB AG

München bleibt fern

Rückblende: An der Verkehrskonferenz im Juli 2006 in Memmingen mit viel Wirtschafts- und Politprominenz und eitel Sonnenschein verkündigte der deutsche Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee vollmundig, das Projekt der durchgehenden Elektrifizierung der Bahnstrecke Lindau München bis spätestens 2013 zu realisieren. Damit würde sich die Fahrzeit von Zürich nach München auf drei Stunden 15 Minuten reduzieren. Auch wir berichteten darüber mit Freude.

Ernüchterung: Ende Oktober 2006 hat der oben erwähnte Verkehrsminister seinen Investitionsrahmenplan (Fünfjahresplan) für den Ausbau der Schienenwege des Bundes für die Jahre 2006–2010 vorgestellt. Für die oben erwähnte Elektrifizierung ist im Plan kein Geld vorgesehen.

Fazit: Entweder finanziert jetzt der Freistaat Bayern die Elektrifizierung in eigener Regie (wieso war Tiefensee dann in Memmingen) oder es kann ein weiteres Kapitel in der unendlichen Geschichte der Bahnstrecke Zürich–München ad acta gelegt werden.

Edwin Dutler

Direkt nach Triest, nur indirekt nach Paris

Nach den im InfoForum 02/06 vorgestellten Verbesserungen im internationalen Verkehr per 10. Dezember 2006 sind vor Redaktionsschluss noch weitere Änderungen eingetroffen.

Im Verkehr mit Italien wird neu die Hafenstadt Triest direkt aus der Schweiz angefahren. Der CIS-Zug mit Abfahrt in Zürich um 13.09 Uhr wird über Venedig Mestre nach Triest verlängert, die Ankunft ist um 21.30 Uhr. Und die Morgenverbindung fährt von Triest (Abfahrt um 06.30 Uhr) über Venedig Mestre und Mailand nach Zürich mit Ankunft um 14.47 Uhr. Damit ist die Lagunenstadt durch Cisalpino viermal täglich direkt aus der Schweiz erreichbar und ein kleines Trostpflaster dafür, dass alle Nachtverbindungen aus der Schweiz nach Venedig von Trenitalia (SBB) gestrichen wurden.

CHUR–HAMBURG

Die einzige noch verbliebene Nachtverbindung Zürich/Basel/Genf–Brig–Rom hält in Flo-

renz nicht mehr im Hauptbahnhof, sondern im Durchgangsbahnhof Campo Marte.

Ein Sterben in Raten findet bei den Eurocity-Zügen Chur–Dortmund–Hamburg statt. Diese fahren in Deutschland auf der landschaftlich reizvollen Route entlang dem Rhein und dem Lorelyfelsen. Hier wird ein Zugpaar gestrichen, es verbleiben noch 2 Tagesverbindungen.

Erstmals werden in den CNL-Nachtzügen für den Tagesrandverkehr zwischen Basel und Frankfurt Süd Sitzwagen mitgeführt. Diese Wagen sind in den Fahrplänen als IC aufgeführt und es ist deshalb ein IC-Fahrschein zu lösen.

TGV OHNE ETCS

Einen Wermutstropfen gibt es leider während sechs Mona-

ten auf der Strecke Zürich–Paris. Da die TGV nicht mit ETCS ausgerüstet sind, können sie nicht auf der Neubaustrecke fahren. An Werktagen kehrt deshalb der morgendliche TGV erst ab Bern, Reisende ab Zürich nehmen den ICN und steigen in Neuenburg um. Und beim abendlichen TGV verlängert sich die Fahrzeit um 24 Minuten, er fährt vor der 16-Uhr-Spinne in Zürich ab. Auch hier empfiehlt es sich, den ICN bis Neuenburg zu benützen. In der Gegenrichtung verkehren beide TGV bis Zürich, allerdings auch hier nicht über die Neubaustrecke. Ab 10. Juni 2007 verkehren die TGV Zürich–Paris über Basel, Strasbourg und die Neubaustrecke Baudrecourt–Paris. Und dies schneller als heute. Wir werden in der nächsten Ausgabe darüber berichten. **Edwin Dutler**

Fahrplan einhalten oder Übernachtung zahlen

Das internationale Eisenbahntransportkomitee hat die Beförderungsbedingungen in internationalen Zügen veröffentlicht.



Foto: DB AG

Wer nachts ankommt und den letzten Anschluss verpasst, wird entschädigt.

Das internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) mit Sitz in Bern hat die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen, kurz ABB-CIF, im Internet veröffentlicht. Die ABB-CIF gelten seit dem 1. Juli 2006

und sind inklusive der Beilagen auf insgesamt 42 Seiten dargelegt.

TAXI ODER HOTEL BEI NACHT

Für die Kundinnen und Kunden der internationalen Züge ist dabei insbesondere der Artikel 13 «Nicht-Einhaltung des Fahrplanes» der ABB-CIF interessant. Ohne auf alle juristischen Details und Spitzfindigkeiten dieses Artikels einzugehen, können folgende Aussagen gemacht werden: Bei Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses in einer internationalen Verbindung ersetzt der Beförderer die angemessenen Übernachtungs-

und Taxikosten sowie die entstandenen Auslagen für die Benachrichtigung wartender Personen, wenn der Reisende seine Reise nicht am selben Tag fortsetzen kann oder ihm die Fortsetzung der Reise unter diesen Umständen nicht zumutbar ist.

GUTSCHEIN BEI TAG

Verspätet sich ein internationaler Tageszug um mehr als eine Stunde oder ein internationaler Nachtzug um mehr als zwei Stunden oder fällt der Zug aus, entschädigt der Beförderer den Reisenden mit 20 Prozent des Fahrpreises einfacher Fahrt, wenn der Beför-

derungspreis mindestens 50 Euro beträgt und Beginn und Ende der Beförderung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft, Norwegens oder der Schweiz liegen. Die Entschädigung erfolgt in Form eines Gutscheines oder gleichwertiger Leistung.

Die europäische Fahrgastorganisation EPF mit Sitz in Belgien, bei der Pro Bahn Schweiz ebenfalls aktiv mitarbeitet, wurde bei der Vernehmlassung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen konsultiert. Die Vorschläge der EPF sind in das Papier eingeflossen.

Edwin Dutler

Die ABB-CIF im Internet:
<http://mct.sbb.ch/mct/abb-civ.pdf>

Wie die Bahnen Verspätungen produzieren

Auf meiner letzten grösseren Reise quer durch Deutschland habe ich in Berlin wieder einmal Anschauungsunterricht erhalten, wie die Deutsche Bahn Verspätungen produziert. Dank dem Pilzkonzept in Berlin sei die Nord/Süd-Verbindung wesentlich beschleunigt worden, kann man in den Werbebroschüren lesen. Die Praxis zeigte mir jedoch Folgendes: Wir sind mit einem IC Hamburg–Dresden unterwegs, die Ankunft im neuen Berliner Hauptbahnhof erfolgt pünktlich. In Berlin ist Personalwechsel, wir erhalten einen neuen Lokführer und neues Zugpersonal.

Dieses Personal ist jedoch noch im Gegenzug, einem EC aus Prag, beschäftigt, der die übliche Verspätung von mehr als 30 Minuten hat. Und so warten wir geduldig und fahren schliesslich mit einer hal-

ben Stunde Verspätung ab, der Anschlusszug Richtung Chemnitz ist weg, die Passagiere erreichen ihr Reiseziel etwa zwei Stunden später, denn einen Taktfahrplan gibt es nicht.

Für die Schreibtischtäter in den Büros mögen solch effiziente Einsatzpläne für das Zugpersonal aufgehen, schliesslich minimieren sie die Kosten und das Personal ist optimal eingesetzt. Würden sich diese Personen aber nur einmal vor Ort begeben, so wäre auch ihnen sofort klar, dass ihre Planung unrealistisch ist.

Es ist nur zu hoffen, dass die SBB der Versuchung widerstehen, ebenfalls «optimale» Einsatzpläne à la DB zu produzieren. Die Leidtragenden wären neben dem Personal auch die Kundinnen und Kunden.

Edwin Dutler

Neues aus der Privatisierungssecke im Norden

Zwischen Deutschland und Dänemark bestehen neben der Vogelflug-Fährverbindung nur noch zwei Bahnverbindungen auf dem Festland, der Grenzübergang Flensburg/Padborg und ganz im Westen die Verbindung Niebüll/Tondern. Nach der Vergabe an die beiden Bahnunternehmungen Nord-Ostsee-Bahn (NOB) für die Strecke Niebüll–Tondern und an Arriva für die Strecke Tondern–Esbjerg haben die beiden Verkehrsministerien in Kopenhagen und Kiel gewünscht, dass durchgehende Züge gefahren werden. Ein frommer Wunsch: Die beiden Bahnen bekämpfen sich aufs Übelste und wollen überhaupt nicht zusammenarbeiten. Die Leidtragenden sind die Fahrgäste, welche mit einem unzulänglichen Fahrplan vorliebnehmen und dauernd umsteigen müssen.

Ein Augenschein diesen Sommer hat auch ergeben, dass die NOB, welche die Strecke Hamburg–Westerland erhalten hat, dem Betrieb überhaupt nicht gewachsen ist. Die vollmundigen Sprüche der Marketingabteilung sind Makulatur und Stehplätze bei einer Fahrzeit von drei Stunden an der Tagesordnung. Verspätungen sind die Regel und nicht die Ausnahme. Dazu werden auf Fahrscheine des Fernverkehrs der DB Zuschläge verlangt. Und es ist nicht mehr möglich, direkte internationale Billette von Deutschland nach Dänemark über die wichtige Verbindung Hamburg–Niebüll–Esbjerg zu erhalten.

Pro Bahn Schweiz wird sich immer dafür einsetzen, dass in der Schweiz auch bei den kommenden Ausschreibungen nie solche Zustände erreicht werden.

Edwin Dutler

Sektion Zürich war mit dabei

150 Jahre Glattalllinie am 9. September in Uster. Die Sektion Zürich war im Einsatz.



Foto: Walter Löttscher

150 Jahre Glattalllinie – das Fest.

Anlässlich des Jubiläums 150 Jahre Glattalllinie vom 9. September präsentierte sich die Sektion Zürich von Pro Bahn

den Festbesuchern in Uster mit einem Stand.

FRAGEBOGEN MIT PASS

Neben der Präsentation von Eisenbahnfilmen auf einem Fernsehgerät wurden Fragebogen abgegeben, auf welchen die Festbesucher ihre Meinung und Anregungen zum öffentlichen Verkehr notieren konnten. Unter den Antworten wurden 40 9-Uhr-Pässe des Zürcher Verkehrsverbundes verlost. Auf 11 Fragebogen wurde zudem das Interesse an einer Mitgliedschaft bei Pro Bahn bekundet.

Es wird sich weisen, wie viele davon tatsächlich beitreten werden. Überrascht haben die vielen positiven Äusserungen zum öffentlichen Verkehr. Vor allem das gute Fahrplanangebot und der Tarifverbund wurden erwähnt. Bei den Negativantworten waren es hauptsächlich Probleme, die Pro Bahn Schweiz schon seit einiger Zeit Sorge machen: Vandalismus, Verunreinigung, unbediente Stationen, Pünktlichkeit. Daneben wurden auch noch lokale Sorgen angemeldet (Wegfall S 43 Rütliwald, fehlende Busanschlüsse bei Zugverspätungen). gb

Die Rubrik für die Sektionen

Liebe Leserin, lieber Leser, diese Seite ist neu im InfoForum. Auf Wunsch der Sektionen ist die Rubrik «Aus den Sektionen» geschaffen worden. Hier werden Berichte über das Sektionsleben veröffentlicht, regionale Informationen ausgetauscht und Interna vermittelt. Der Redaktionsschluss für die Rubrik in der nächsten Ausgabe des InfoForums (01/07) ist Weihnachten 2006. Das InfoForum erscheint am 9. Februar. bw

Sektion Espace Mittelland im Einsatz

Tag der offenen Tür im Bahnhof Olten am 26. August. Pro Bahn war dabei.



Fotos: Doris Liechti

150 Jahre Eisenbahn in Olten – das Fest.

war auch ein Team der Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn.

INFOBLÄTTER MIT SÜSSER BEILAGE

Die Flugblätter zur Mitgliederwerbung fanden bei den Besucherinnen und Besuchern dank dem angehefteten Geschenklein reissenden Absatz. Der Vorrat an Informationsblättern wie an Schokoladentafeln ging schon kurz vor Mittag restlos zur Neige, weil die Akzeptanz alle Erwartungen übertraf.

Und wer weiss, ob sich nicht der eine oder andere aufgrund dieser sympathischen Aktion Gedanken über die Interessensvertretung der Schweizer ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer macht, Pro Bahn nun etwas kennt und Mitglied bei uns wird? st

Zahlreiche Besucherinnen und Besucher von nah und fern liessen sich vom Angebot anlocken, im Rahmen der Jubiläumsveranstaltungen «150 Jahre Eisenbahn in Olten» in den SBB-Werkstätten und im Zentralstellwerk hinter die Kulissen zu blicken. Mit dabei

Sektion Ostschweiz

Die nächste Mitgliederversammlung findet am 12. Mai 2007 statt. Nebst dem statutarischen Teil werden wir wieder ein Rahmenprogramm auf die Beine stellen. Dieses sowie der Ort sind noch nicht bekannt. Die Mitglieder erhalten rechtzeitig eine schriftliche Einladung. Dieser legen wir auch den Jahresbericht 2006 bei.

Für unsere sektionsinternen Arbeitsgruppen, insbesondere für Fahrplanbegehren und Abgeordnete in regionale Fahrplankonferenzen, suchen wir ehrenamtliche Mitarbeiter. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, melden Sie sich bitte beim Präsidenten oder einem anderen Vorstandsmitglied. HS

Muss der Kunde die Verspätung bezahlen?

Der Artikel zum Bonus-Malus-System des Zürcher Verkehrsbundes im InfoForum 03/06 hat Fragen aufgeworfen.

Wenn die SBB bei Verspätungen weniger Geld für die Zürcher S-Bahn erhalten, wer bezahlt das dann? Meines Wissens werden die Einnahmen der SBB zur Hauptsache aus den von den Kunden bezahlten Transportgebühren sowie aus Zahlungen der öffentlichen Hand finanziert. Wenn nun also die SBB wegen Verspätungen weniger Geld vom ZVV erhalten, müssen sie die Einnahmen auf Kundenseite erhöhen. Damit bezahlen also die Kunden die (mangelhaften) Leistungen der SBB zweimal: einmal mit dem Billettpreis, das zweite Mal mit der

Tariferhöhung, weil die SBB wegen Verspätung weniger Geld vom ZVV erhalten.

Hans Jürg Podzorski, Sektion NWCH

Der Autor des Artikels gibt Antwort:

Der ZVV hat mit den SBB einen Vertrag abgeschlossen und darin Fahrleistungen bei den SBB bestellt. Es obliegt den SBB, einen kostendeckenden, aber auch marktgerechten Preis zu verlangen. Tun sie es nicht, riskieren sie, dass die Transportleistung anderweitig eingekauft wird.

Die SBB sind eine eigenwirtschaftliche Gesellschaft.

Für die Infrastruktur erhalten sie Beitragsleistungen des Bundes. Im Personenverkehr aber müssen sie Gewinn erzielen. Mindereinnahmen wegen zu grosser Verspätungen oder mangelnder Sauberkeit schmälern den Gewinn der Unternehmung, und das zu verhindern, liegt in ihrem Interesse, denn ein Verlust müsste mit vorhergehenden Gewinnen verrechnet werden. Eine Fahrpreiserhöhung kommt erst dann in Frage, wenn generell das Einnahmen-Ausgaben-Verhältnis nicht mehr stimmt. Dazu trägt das Bonus-Malus-System des ZVV

aber kaum bei. Denn das jährliche Bestellvolumen des ZVV an die SBB beträgt 400 Millionen Franken, der maximale Malus aber liegt bei lediglich 4 Millionen Franken, er kann kaum eine generelle Fahrpreiserhöhung auslösen. Auf der andern Seite liegt es im Interesse des Kunden, dass er gute Transportleistungen erhält. So ist es richtig, dass ein Besteller mit dem Verkäufer vereinbart, dass bei guter Leistung mehr und bei weniger guter Leistung weniger bezahlt wird. Es zwingt die SBB, nach kommerziellen Aspekten zu handeln.

Kurt Schreiber



Die Flotte



Trieste

FPW-0611-PB

MIT CISALPINO 25 MAL TÄGLICH NACH ITALIEN

**Neu ab 2007:
Direktverbindung
nach Trieste**

- Zürich – Mailand
- Zürich – Florenz
- Zürich – Venedig
- Zürich – Genua | Livorno
- Zürich – Trieste
- Schaffhausen – Mailand
- Bellinzona – Mailand
- Basel | Luzern – Mailand
- Basel | Luzern – Venedig
- Basel | Bern – Mailand
- Genf – Mailand
- Genf – Venedig



Fahrausweise, Reservationen und Informationen erhalten Sie am Bahnhof oder bei Ihrem Reisebüro.
www.cisalpino.com/info@cisalpino.com

Gönner und Sponsoren

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

gs graphic-studio gmbh
network publishing



Italiens leere Staatskassen

Leserbrief zum Artikel «Europa hat ein hohes Tempo angeschlagen», erschienen im InfoForum 03/06.

Im Artikel steht beim Abschnitt «ÖSTERREICH/ITALIEN», dass zusätzlich zum Brennerbasistunnel der Abschnitt Franzensfeste Verona ausgebaut werde. Tatsache aber ist, dass noch nicht einmal der Bau des Brennerbasistunnels beschlossen ist, von

den Zulaufstrecken (wie man die dort nennt) ganz zu schweigen. Wie man hört, sollen die Zulaufstrecken südlich des Brenners wegen akutem Geldmangel in der italienischen Staatskasse erst nach 2030 gebaut werden.

Gion Linder

BLS: Neue Züge für den Lötschberg

Die BLS bietet ab Dezember 2007 zwischen (Bern-)Spiez und Brig stündlich einen RegioExpress-Zug (RE) über die Bergstrecke an. Später sollen stündlich RE Bern-Spiez-Brig und -Zweisimmen verkehren, die in Spiez geteilt bzw. vereinigt werden («Flügelzüge»). Die BLS beschafft dafür bei Bombardier/Alstom für 105 Millionen Franken 13 vierteilige Niederflurzüge. Diese haben auf der Basis der Niederflur-S-Bahn-Züge Nina einen 62 Meter langen, vierteiligen Triebzug angeboten, welcher über 193 Sitzplätze verfügt (wovon 40 in der 1. Klasse). Die 105 Tonnen schweren Fahrzeuge verfügen über eine Dauerleistung von 1 Megawatt. Die BLS misst der Ausrüstung mit Panoramafenstern, Gepäcknischen und Fahrgastinformation besonderes Gewicht bei. Die Züge werden ab Frühjahr 2008 ausgeliefert. In der Übergangsphase wird die BLS lokomotivbespannte Pendelzüge einsetzen.

Zu diesem Thema ist ein Leserbrief eingetroffen:

Das Betriebskonzept mit den Flügelzügen ist sehr begrüßenswert, hingegen überzeugen die bestellten Fahrzeuge (noch) nicht: 13 Fahrzeuge (4 x 2 für Bern-Brig, 3 x 1 für Bern-Zweisimmen, 1 betrieb-

liche Reserve, 1 technische Reserve) werden an vielen Tagen die Nachfrage nicht abdecken können. Stehplätze werden in diesem Verkehr von den Reisenden nicht akzeptiert. Heute werden im RE zwischen Spiez und Zweisimmen mehrere hundert Sitzplätze angeboten. Auch Richtung Lötschberg-Bergstrecke sind in mehreren Zügen mehr als 386 Sitzplätze notwendig.

Erstaunlich ist, dass für 60 Prozent Mehrpreis in der ersten Klasse praktisch der gleiche Komfort geboten wird wie in der zweiten: Der Sitzteiler (in Längsrichtung) von 1,8 Meter ist in der zweiten Klasse akzeptabel (etwas schlechter als in den heute eingesetzten SBB-EW IV), darf aber den Erstklassreisenden nicht zugemutet werden. Diese sind seit Jahrzehnten an den Standard von rund 2,05 Meter gewohnt. Auch die 2+2-Anordnung in der Querrichtung ist für ein- bis andert-halbstündige Reisen nicht erstklasswürdig. Der Stauraum ist zu gering, Gepäck und Ski werden die an sich breiten Zugänge verstopfen. Pro Fahrzeug ist nur eine Toilette vorgesehen, was nicht zuletzt wegen der mässigen Verfügbarkeit der geschlossenen Toilettensysteme nicht genügt.

Stephan Frei

Termin für DV

Die nächste Delegiertenversammlung wird von der Sektion Nordwestschweiz organisiert und findet am Samstag, 21. April 07 statt. Das Rahmenprogramm für alle Mitglieder bildet am Morgen ein Podium zum Thema Regio-S-Bahn Basel in Riehen. Die eigentliche Versammlung findet am Nachmittag statt. Details und Einladung folgen im InfoForum 01/07. pbs/wr

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Edwin Dutler, Präsident

Staffelackerstrasse 19
8953 Dietikon
T 044 741 49 90
N 079 401 05 40
edwin.dutler@swissonline.ch

OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident

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

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident

Böcklinstrasse 13
3006 Bern T 031 352 83 46
haenni.aldo@hispeed.ch

ZÜRICH

Adriano Diolaiuti, Präsident

Rankwaldweg 14
8645 Jona T 055 212 23 70
diolaiuti@bluewin.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz

Postfach 3834, 4002 Basel

TESSIN

Giovanni Ruggia, Präsident

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

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin

Hirschmattstrasse 54
6003 Luzern T 041 210 28 72
karin.blaettler@bluewin.ch



Wir sind für Sie am Drücker!



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

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

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

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

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

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

E-Mail: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

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

AZB
P.P. / Journal
3001 Bern