

Umsteigen in Basel wird bald etwas angenehmer

Ein ganzes Quartier erhält neue Strukturen

Vor zwei Jahren berichteten wir über die Mühsal der Transitpassagiere von und nach Deutschland beim Umsteigen in Basel. Daran hat sich noch nicht viel geändert: Umsteigen bleibt noch auf Jahre hinaus fast immer ein Muss. Aber in wenigen Monaten hat wenigstens das Kofferschleppen über steile Treppen und endlose Perrons ein Ende: Im August wird die Passerelle zwischen dem Bahnhofplatz und dem Gundeldingen-Quartier eröffnet. Sie bringt nicht nur den Zugang zu jedem Perron mit Rolltreppen und Liften, sondern gibt dem ganzen Bahnhofgebiet auch einen markanten städtebaulichen Akzent.

Eine Verbindung zwischen dem «Gundeli» im Süden (im Bild oben links) und der eigentlichen «Stadt» (unten rechts) war ein langgehegter Wunsch der Stadtplaner. Die neue Passerelle ist von der Halle im Bahnhof SBB über Rolltreppen und Rampen, vom Gundeli aus ebenerdig zu erreichen. Nach der Perronverlängerung halten die Züge weiter westlich, so dass sich die Aufgänge und Rolltreppen zur Passerelle (endlich) in der Mitte des Zuges befinden.

Fotos: SBB und C. Hilbrand



chh. Nun kann man über städtebauliche Würfe ja trefflich streiten. Die einen bedauern das Verschwinden liebgehabter Einrichtungen und Trampelpfade, die anderen erhoffen sie von neuen Strukturen einen Aufbruch in bessere Zeiten und die Lösung alter Probleme. Beides ist übertrieben. Sicher ist

nur, dass die Strukturen in und um den Bahnhof Basel derzeit fast völlig umgekrempelt werden.

Jahrzehntelange Planung

Begonnen wurde die Planung der heute sichtbar werdenden Veränderung in den Achtzigerjahren mit dem seinerzeitigen «Masterplan».

Der Bahnhof SBB sollte eine Verkehrsdrehscheibe werden, und dabei wollte man auch gleich das Bahnhofareal städtebaulich «aufwerten» und das Gundeldinger Quartier im Süden des Bahnhofs endlich besser mit «der Stadt» verbinden und damit aufwerten. Dass dabei auch der Bahnhofplatz





Die helle und weite Passerelle soll rund um die Uhr offen sein.



Denkmalschutz in Ehren – aber wegen diesen Billettschaltern müssen sich nun täglich Tausende von Pendlern durch zwei enge Eingänge um diese Zeitzeugen herumquälen.



Dieses bewachte unterirdische Veloparking ist so gut akzeptiert worden, dass bereits Wartelisten für Monats- und Jahreskarten eingeführt wurden.



Auf wenig Gegenliebe stösst der «ausgeräumte» Bahnhofplatz: zu viel Asphalt, zu wenig vor Regen geschützt, falsch genutzt und schlecht ausgeschildert. Der letzte Vorwurf zumindest trifft zu: Nachts lassen sich, wie unser Bild zeigt, nicht mal die Perronschilder lesen.

Nachts hell und filigran: Die Passerelle ist einem Alpenkamm nachempfunden und wird im August eröffnet. Wie sie akzeptiert wird, hängt wohl auch davon ab, ob städtische oder kommerzielle Funktionen überwiegen.

dran glauben musste, lag Vordergrundig daran, dass neu auch die Überland-Tramline 10 der BLT über den Bahnhofplatz führt.

Bahnhofplatz ausgeräumt

So kam anstelle des angeblich überfüllten Platzes eine «sparsame Bebauung und Möblierung als einladende Geste für Neuankömmlinge». Dass dabei nicht alles so gut gelang, wie sich das die Planer vorstellten, überrascht nicht. Was als offener, weiter Raum geplant war, empfinden die Basler als Asphaltwüste, auf der sie Wind und Wetter ausgesetzt sind. Und was als friedliches Nebeneinander verschiedener Verkehrsarten gedacht ist, kritisieren eilende Pendler als Unfallgefahr.

Den Wind in den Haaren

Dabei galt der Kampf gegen die Verbannung der Menschen in Unterführungen und Passagen noch vor kurzem als aussichtslos. Heute gehört es zum guten Ton, den Menschen die «Ebene 0» zurückzugeben. Und in der Tat atmet denn auch auf, wer nach einer langen und nicht immer bequemen Bahnfahrt auf den offenen, weiten und autofreien Bahnhofplatz tritt und den Wind in den Haaren spürt. Wird aus dem Wind aber strömender Regen, wünscht sich jeder Wartende, dass die Dächlein über den Perrons etwas breiter ausgefallen wären...

Lange «Mängelliste»

Und wenn er dann etwas genauer hinschaut, entdeckt er so manches Unding, das wohl kaum einen

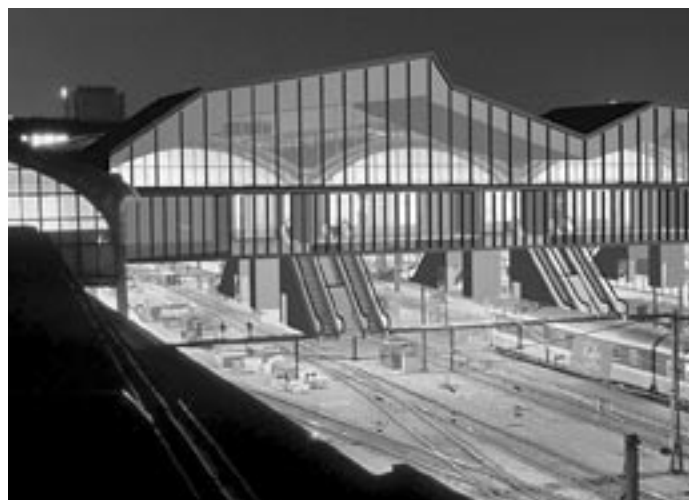
lesen Sie
in dieser Nummer

Seite 6: Bericht der Geschäftsleitung
Über das Jahr 2002

Seite 8: Mit dem Velo nach Amsterdam
Jetzt über Nacht im Schlaf

Seite 12: Pro Bahn Schweiz mit neuer Website
Endlich den richtigen Auftritt

Seite 14: Niveauübergänge im 3. Jahrtausend
Lieber sparen statt sichern





Das «Durcheinander von Tram, Bus, Taxi und Fussgänger missfällt vielen. Bei unserem Besuch zeigten die Chauffeure aber grosse Rücksicht. Zu denken gab uns hingegen das Gleis-Wirrwarr.



zweiten Jahreswechsel überlebt. Richtig verschämt drückt sich der einzige von uns entdeckte Briefkasten in eine Nische. Auch die Billettautomaten scheinen das Publikum zu scheuen. Und die wie zufällig hingestellten Billett- und Lottohäuschen sind so schmal, dass sich männiglich fragt, wo denn da noch Platz für die Knie bleibt. Ortsfremde fragen sich, was denn die Perronzahl auf dem Dach soll, wo doch dort schon die einfahrenden Tramlinien angegeben werden.

Veloparking ausgebucht

Zum vollen Erfolg dagegen wurde das unterirdische, bewachte Veloparkhaus. Es bietet Platz für 1000 Stahlesel, ist dauernd überwacht und bietet auch einen Veloservice. Die Einfahrt erfolgt über eine der 3 Rampen im Westen, Osten und Norden des Bahnhofplatzes. Der Durchgang zum Aeschengraben ist auch für Fussgänger offen. Die Dauerplätze sind so begehrt, dass die Monats- und Jahreskarten für Einstellplätze schon wenige Monate nach Eröffnung letzten Juni ausverkauft waren.

Prägende Silhouette

Was die Gemüter aber derzeit am meisten erregt, ist die markante Form der neuen Passerelle, die jetzt von Tag zu Tag ersichtlicher wird. Gestaltet wurde sie von den spanischen Architekten Antonio Cruz und Antonio Ortiz und den Tessinern Sandra Giraudi und Felix Wettstein. Aber dass ihre «Bergkette» quer über die Gleise zu reden gibt, war zu erwarten: Kunst – und noch zählt die Architektur zu den bildenden Künsten – lebt unmittelbar von der Auseinandersetzung, die sie provoziert. Das war schon immer so, seit Jahrhunderten. Und vieles, das heute als Denk-Mal geschützt ist, hätten die Zeitgenossen der damaligen Erbauer am liebsten gleich wieder abgerissen...



Zum Abschied

Ja, Sie lesen richtig: Mit dieser Ausgabe verabschiede ich mich von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser.

Mein Entschluss hat interne und externe Gründe. Über erstere zu schreiben ist hier nicht der richtige Ort. Der Platz reicht aber auch nicht, um hier Beispiele für letztere aufzuzählen – bei weitem nicht!

Aber ich will anhand einiger beunruhigender Fragen zeigen, was ich meine: Warum ist die Aufbruchstimmung der Siebziger- und Achtzigerjahre im öffentlichen Verkehr verflogen? Warum dauern einfache, aber nötige Verbesserungen immer so lange? Wieso gilt der öffentliche Verkehr als Kostenfaktor und nicht als Stimulus für Wirtschaft und Gesellschaft? Wieso wird die Kritik der Kunden meist bagatellisiert, statt aufgenommen und in einen Wettbewerbsvorteil verwandelt? Wieso beschäftigen sich die potentesten öV-Mänätscher immer mehr mit ihrer Karriere und mit sich selber? Was tun wir, wenn die Transportkapazitäten (Strasse und Schiene) dereinst nicht mehr genügen? Welchen Stellenwert geben wir unserer Mobilität?

Sie sehen, das sind Fragen, die an das Grundverständnis jeder Gemeinschaft rühren. Was Not täte, wäre eine offene und vorbehaltlose Meinungsbildung aller, nicht nur einiger Politiker und Manager. Aber davon ist weit und breit nichts zu sehen.

Da wundert es nicht, wenn sich immer mehr wache Menschen in die Resignation zurückziehen: «Sollen die doch weiterwursteln, bis nichts mehr übrigbleibt» ist keine Aussage von mir, sondern von einem enttäuschten öV-Kunden. Aber sie trifft die Stimmung der schweigenden Mehrheit im Kern.

Ich wünschen Ihnen alles Gute.

Christian Hilbrand

Pionierprojekt MobilPlus des ZVV für Behinderte

Die Maus weiss, wo die Cobra fährt

Mit dem Konzept MobilPlus will der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) den öffentlichen Verkehr schrittweise behindertengerecht gestalten. Bis 2014 entsteht ein flächendeckendes, attraktives Netz, das Mobilität und Integration behinderter Menschen fördert. Damit werden die Anforderungen des neuen Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt.

iva. Franz Kagerbauer, der Direktor des ZVV, gestand kürzlich an einer Medieninformation in einem Cobra-Tram der VBZ: «Der öffentliche Verkehr verdient das Prädikat 'behindertenfreundlich' nicht.» Und Regierungsrat Ruedi Jeker bedauert, dass es Menschen gibt, die wegen einer Behinderung von der Mobilität ausgeschlossen sind: «Wer nicht mobil ist, hat es sehr schwer bei der Arbeit und beim Vergnügen.» Kagerbauer und Jeker versprechen aber Besserung. So etwa durch kissenartig erhöhte Perronkanten. Die Haltestelle Heuried wurde bereits entsprechend angepasst. Dank Kissen kommen aber Rollstuhlfahrer in der überwiegenden Zahl der Fälle ohne fremde Hilfe in die niederflurige Cobra. Dort, wo die Haltestellen noch nicht angepasst sind, hilft eine mitgeführte, sogenannte mobile Rampe. Niederflurbusse wie der Prototyp Centroliner von Neoplan verfügen – auch das wurde live demonstriert – über Klapperrampen. Bis 2008 wird die ZVV-Busflotte zu 70 Prozent niederflurig sein und zwei Jahre später dürfen rund 100 ganz oder teilweise niederflurige Fahrzeuge auf den Gleisen der VBZ rollen, vorab die bis dann komplettierte Cobra-Flotte, sodann zusätzlich auch die 23 bestellten «Sänften» fürs Tram 2000. Das sind – nach bewährtem Basler-Modell – eingefügte Niederflurabteile. Bei der S-Bahn gibts bereits ab 2004 niederflurige Gelenktriebwagen und Doppelstockkompositionen.

Optimale Lösung bis 2014

Doch Rollstuhlgängigkeit ist nur eine Massnahme von vielen im MobilPlus-Paket, das auf einem Beschluss des Zürcher Kantons-

rates im Mai 2001 gründet. Seh- und Hörbehinderte wollen lückenlos informiert werden wie alle anderen Fahrgäste, und zwar vor und während der Reise, auswendig wie inwendig am Fahrzeug sowie an den Haltestellen. Fahrpläne und aktuelle Betriebsinformationen müssen bedürfnisgerecht verfügbar gemacht werden. Ein Augenmerk schliesslich liegt auf der behindertengerechten Gestaltung von Schaltern, WC-Anlagen, Warteräumen und Billettautomaten. Ziel könne es nicht sein, bis 2014 die vollumfängliche Gleichstellung zu erreichen, aber «den behinderten Menschen ein sehr attraktives Angebot zur Verfügung zu stellen», verspricht Kagerbauer. In dem Sinne stellt MobilPlus ein Etappenziel auf dem für 2024 vorgesehenen Vollausbau dar. Bis dahin wollen die Gehbehinderten wissen, zu welcher Zeit sie welches Angebot – etwa die Cobra – benutzen können. Erfahren können sie es über Telefon oder mit ein paar Mausclicks auf dem Internetfahrplan.

Kosten kommen zurück

Obwohl der ZVV mit Kosten von insgesamt 312 Millionen Franken – oder, umgerechnet auf jährliche Zins- und Amortisationskosten, von 13-14 Millionen – rechnet, soll sich das Ganze schliesslich selbst tragen, denn nicht nur die Behinderten bringen zusätzliche Einnahmen. Kagerbauer rechnet dank Komfortsteigerung für alle anderen Kundinnen und Kunden mit einer Nachfragesteigerung auch in diesem Segment. Der ZVV übernimmt 200, die SBB 90 und die Gemeinden 20 Millionen Franken. Letztere – so Jeker – sind für gewissen An-

passungen bei den Haltestellen zuständig.

Vorbildliche Umsetzung

Joe A. Manser, rollstuhlfahrender Architekt und Zürcher Gemeinderat, kämpft seit 25 Jahren für Gleichberechtigung. Jetzt werden all die Anstrengungen beim ZVV belohnt. Entsprechend – bekennt er vor den Medien – das weinende Auge über die Diskriminierung beim ÖV in den letzten 100 Jahren, und dass es noch Jahrzehnte brauchen wird, bis sämtliche Weichen umgestellt seien. Aber auch sein lachendes Auge aus Freude über das, was die Weichenstellung für die Zukunft bringen wird. Und er lobt den ZVV für seinen schweizweit vorbildlichen Umsetzungsplan.

S-Bahn Zürich am Abend

Endlich mit Zugchef

In den letzten 2 Jahren hat Pro Bahn die Verantwortlichen mehrmals auf das drastisch verschlechterte Sicherheitsgefühl der Fahrgäste sowie auf die laufend steigende Schwarzfahrerquote insbesondere in den Abendstunden aufmerksam gemacht. Doch Pro Bahn fand kein Gehör.

Aber nachdem die ZVV-Kundenzufriedenheitsstudie 2002 beim Punkt Sicherheit nach 20 Uhr katastrophale Ergebnisse gezeigt hat, sowie nach einem Postulat im Kantonsrat von unserem engagierten Mitglied Kurt Schreiber, musste nun gehandelt werden.

Erfreulich: Bis spätestens im Jahre 2004 sollen alle S-Bahnen der SBB ab 21 Uhr begleitet sein. Jede S-Bahnkomposition wird von einem Zugchef und einem weiteren Zugbegleiter betreut. Im Januar 2003 wird als erste S-Bahn die S6 begleitet, Mitte 2003 werden weitere Linien folgen. Dazu werden auf sämtlichen Linien Treffpunktswagen markiert und zusätzlich mobile Reinigungssequipen eingesetzt.

Wir sind überzeugt, dass die Begleitung der S-Bahn nach 21 Uhr das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nachhaltig verbessern wird. Und Paul Blumenthal, Leiter Personenverkehr der SBB, hat bereits angekündigt, das Begleitkonzept der Zürcher-S-Bahn, unterstützt mit Videokameras, künftig auch in anderen Gebieten der Schweiz anzuwenden.

Pro Bahn Schweiz begrüsst die Rückkehr zur Zugbegleitung und dankt den Verantwortlichen für ihre Einsicht.

Edwin Dutler

Amsterdam – morgens vor Ort

**Neu: Seit 15.12.02
mit Europas modernem
Nachtreisezug**

Informationen und Buchungen bei jeder
SBB Verkaufsstelle sowie unter www.citynightline.ch

CityNightLine 
reisen · schlafen · fit am Ziel

Bericht der Geschäftsleitung Über das Jahr 2002

Der Jahresbericht von Pro Bahn Schweiz zum vergangenen Jahr ist auch diesmal wieder mehr als der Bericht des Präsidenten. Es ist ein Rechenschaftsbericht der Geschäftsleitung, in dem die Ressortverantwortlichen berichten, was sie erreicht haben, und wieviel noch zu tun bleibt, bis der öffentliche Verkehr der Schweiz seine Kunden überall wirklich ernst nimmt.

Internationaler Fernverkehr

Dank sehr guten Gesprächen mit den Verantwortlichen der SBB konnte in diesem Bereich doch einiges in die Wege geleitet werden. Pro Bahn und SBB ziehen hier am gleichen Strick. Leider ist der Fernverkehr im Ausland noch kein Thema. Statt ein vernetztes Denken im Bahnbereich steht immer noch der nationale Gedanke im Vordergrund, Erschwerend kommt hinzu, dass langwierige Zollabfertigungen und Arbeitsmentalitäten (Streik in Italien etc.) die bessere Vernetzung der Bahn erschwert.

Personenverkehr

In diesem Bereich macht uns der Rückzug aus der Fläche Sorgen. Immer mehr kleinere und mittlere Bahnhöfe werden geschlossen. Der Kunde wird gezwungen, seinem Billett via Internet, Telefon oder auf einem anderen Bahnhof nachzurennen. Das vielversprechende Projekt EasyRide wurde faktisch eingemottet. Schade. Denn diese Idee hätte einen einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr gebracht. Auch warten wir immer noch auf das seit langem angekündigte neue Projekt Gepäcktransport. Hier braucht es dringend eine Lösung.

Intercity

In diesem Bereich ist vor allem das neue Speisewagenkonzept zu erwähnen. Nach dem Misserfolg der Passaggio wird das Speisen beim Reisen endlich wieder ernstgenommen. Wir hatten schon früh darauf hingewiesen, dass das Konzept der Passaggio beim Kunden auf Ablehnung stossen wird. Die SBB haben dies eingesehen und stellen ein neues

Konzept auf die Beine. Pro Bahn Schweiz konnte dabei aktiv mithelfen. Hoffen wir, dass das neue Konzept ein Erfolg wird. Das Feedback unserer Mitglieder und Leser würde uns sehr interessieren.

Sektionen

Nach wie vor suchen wir in allen Regionen Personen, die gewillt sind, in einer Sektion mitzuarbeiten oder sogar eine Sektion aufzubauen. Im Vordergrund stehen die Sektion Espace-Mittelland, Nordwestschweiz und das Tessin. Dort werden dringend Helfer benötigt. Ebenfalls suchen wir Personen für die Ressorts Dienstleistungen und Güterverkehr. Bitte melden Sie sich. Es würde uns freuen.

Geschäftsleitung PBS

In der GL hat sich und wird sich personell einiges verändern. Um den direkten Kontakt zu den Sektionen zu fördern, sind ab 1.1.03 Vertreter von jeder Sektion in der GL. Auch muss Thomas Lendenmann aus geschäftlichen Gründen das Präsidium auf die DV 2003 abgeben. Die Ersatzwahl findet an der DV statt. Er wird aber, sofern die Versammlung dies wünscht, weiterhin in der GL mitarbeiten.

Politik

Eine bereits 2001 ans BAV gestellte Anfrage wegen Autoverlad Amsteg-Bodio im NEAT-Tunnel ist im Februar von dessen Direktor abschlägig beantwortet worden. Das Schwergewicht wird auf eine Verlagerung des Verkehrs Grenze – Grenze gelegt. Dadurch würde für den Binnenverkehr am Gotthard genügend Strassenkapazität ver-

fügbare. Für die Betreuung der Gemeindemitglieder (das betrifft hauptsächlich Sektion Zürich) wurde in der Regel der Vertreter in der betr. Regionalen Verkehrskonferenz bestimmt. Wie im vergangenen Jahr wurden wiederum die Voten von eidg. Parlamentariern zu Verkehrsfragen zusammengestellt. Das BAV wurde um Zustimmung des Vernehmlassungsberichtes zur Bahnreform 2 ersucht (ist noch nicht eingetroffen). Ende 2002 erhielten wir vom BAV die Vernehmlassung zu den Sachplä-

Dank des Präsidenten Zehn intensive Jahre

Ich habe nun zehn Jahre als Präsident Pro Bahn geleitet und aufgebaut. In dieser Zeit gab es viele Höhen und Tiefen. Einiges konnten wir dabei erreichen.

Aber nach wie vor gibt es viel zu tun für den öffentlichen Verkehr und für den Kunden. Dabei sollte auch über die nationalen Grenzen geschaut werden, um dem öV die Zukunft zu sichern und ihn attraktiv zu gestalten.

Für die angenehme und nicht immer leichte Zusammenarbeit danke ich den SBB, allen anderen Bahngesellschaften und Vertretern des öffentlichen Verkehrs. Pro Bahn wird auch in Zukunft versuchen, einen konstruktiven Dialog mit allen zu führen.

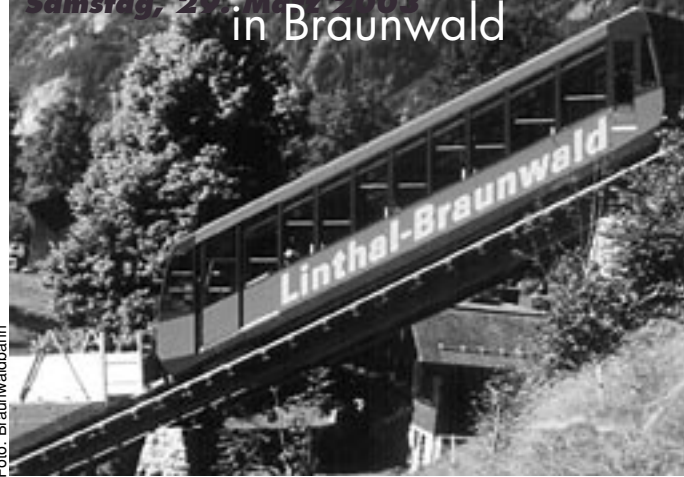
Danken möchte ich auch allen meinen Kollegen, die mich in dieser Zeit unterstützt haben. Im speziellen danke ich den Herren Peter von Hünerbein, Christian Haldimann, Peter Schwarzenbach und Jacques Dreyer. Sie hatten vor zehn Jahren den Mut, mit mir die Pro Bahn Schweiz aufzubauen.

Aber auch Ihnen, liebe Mitglieder, danke Ich für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung. Nur dank Ihnen wird es auch in Zukunft möglich sein, dass wir uns für den ÖV einsetzen können. Für die Zukunft wünsche ich allen Kollegen, Mitgliedern und Partnern alles Gute.

Thomas Lendenmann

Samstag, 29. März 2003
in Braunwald

Foto: Braunwaldbahn



nen Schiene /öV und Strasse. Die Antwort ist gegenwärtig noch in Bearbeitung bei Gerhard Bohli, Stephan Frei und Jens Bornand.

In- und Ausland

Wir haben im Jahr 2002 die internationale Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen im Ausland verstärkt. Am 18. Mai wurde uns die Bahnkundenpolitik der EU vorgestellt, und am 19. Oktober gründeten 13 Fahrgastorganisationen aus 9 europäischen Ländern in Gent die *European Passengers Federation EPF*. In dieser Organisation arbeiten wir in der Arbeitsgruppe Fernverkehr mit. Diese will die grenzüberschreitenden Fahrten substanziell aufwerten und die Fahrgastrechte bei diesen verbessern. Neu sind wir auch Mitglied bei der *Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire AEDTF*, dem Europäischen Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs. An den Sitzungen von *Pro Bahn Interregional* in Strasbourg arbeiten wir an grenzüberschreitenden Tarifangeboten und grenzüberschreitenden Fahrplanbegehren im Regionalverkehr mit.

Am 11. Oktober – an dem TV DRS einen ganzen Tag lang über die SBB berichtete – war Pro Bahn Schweiz durch eine Delegation in der Sendung Arena in der ersten Reihe präsent und konnte die Kundenanliegen einbringen.

Praktisch an allen Medieninformationen zum öffentlichen Verkehr in der Schweiz, an den SBB-Medienkonferenzen sowie an den Veranstaltungen des Verbands öffentlicher Verkehr VöV und Litra (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) ist jeweils ein Mitglied der Geschäftsleitung von Pro Bahn anwesend.

Ressort Fahrplan

Die Geschäfte des Ressorts Fahrplan konnten an vier Sitzungen bearbeitet werden. Zusätzlich ha-

ben wir vom 6. Mai bis 3. Juni 2002 den Fahrplänenentwurf für die Fahrplanperiode 15.12.2002 bis 11.12.2004 im Internet durchgearbeitet. Da erstmals kein Fahrplänenentwurf verschickt wurde, mussten wir in mühsamer «Wühlarbeit» Linie um Linie einzeln im Internet durcharbeiten. Da die SBB auf eine zusammenfassende Änderungsliste verzichtete, waren wir gezwungen, jede Linie auf Veränderungen genau zu bearbeiten.

Auch wenn das Internet und die neuen modernen Hilfsmittel die Arbeit teilweise vereinfachen, im Fahrplanverfahren ist das Internet kein Fortschritt, insbesondere da auch bekannte Änderungen während des Verfahrens nicht aktualisiert wurden. Da jedoch das BAV auch bei künftigen Fahrplanperioden am Internet-Verfahren festhalten will, müssen wir uns durch Arbeitsteilung so organisieren, dass wir trotzdem alle Bahn- und Buslinien der Schweiz eingehend prüfen können.

Am 15. November 2002 wurde eine Delegation des Ressorts Fahrplan von Hans-Peter Leu und Christian Mezger von den SBB empfangen. Dabei wurden unsere Fragen zum nationalen und internationalen Fahrplan 2003 ausführlich beantwortet. Unter dem Thema Bahn 2000 erhielten wir zum nationalen und internationalen Fahrplan 2005 Informationen sowie detaillierte Erklärungen. Die geplanten Verbesserungen werden von uns sehr begrüsst. Wenn die Kantone auf dem vorliegenden Fernverkehrsgerüst jetzt noch einen optimalen Regionalverkehr aufbauen, sind wir für die erste Etappe Bahn 2000 recht optimistisch. Wir erwarten im Jahr 2003 die Vorschläge der Kantone.

Dieses Jahr findet die Delegiertenversammlung in Braunwald statt. Unsere Freunde von der Sektion Ostschweiz haben die Idee der Geschäftsleitung spontan aufgegriffen und zur DV gleich noch ein Rahmenprogramm organisiert, das sich sehen lassen kann.

Treffpunkt ist um 10 Uhr auf Bahnsteig von Gleis 10 in Ziegelbrücke. Die Gäste werden von Sektionspräsident *Hans Schärer* begrüsst. Um 10.04 fahren sie in einem reservierten Wagen (Lautsprecherdurchsage beachten) im Regio nach Linthal Braunwaldbahn, wo sie Braunwaldbahn-Direktor *Kaspar P. Woker* begrüsst. Nach der Besichtigung der Güterumschlagsanlagen geht es dann um 11.25 mit der Standseilbahn nach Braunwald. Dort können weitere Anlagen der Bahn besichtigt werden. Nach dem Apéro (gesponsort von der Braunwald- Standseilbahn AG) und dem Mittagessen im Hotel Alpenblick beginnt die DV um 14 Uhr mit einem Referat vom Regierungsrat *Pakraz Freitag*. Sie dauert bis 16.40 Uhr, so dass alle Gäste die Anschlüsse in Ziegelbrücke um 18 Uhr erreichen.

Zur DV sind alle Mitglieder herzlich eingeladen. Bitte melden Sie sich mit untenstehendem Talon oder per Mail an und geben Sie dabei an, ob sie als Mitglied oder Delegierte teilnehmen wollen. Trifft letzteres zu, wird sich Ihre Sektion mit Ihnen in Verbindung setzen.

Anmeldung an die DV 2003 in Braunwald

Name/Vorname _____

Adresse _____

PLZ/Ort _____

Ich nehme teil als

_____ Delegierte(r) der Sektion _____

_____ Mitglied ohne Stimmrecht _____

Ich bin um 10 Uhr in Ziegelbrücke _____

Ich komme an die DV um 14 Uhr _____

Bitte bis 15. März 2003 einsenden an

Thomas Lendenmann, Grabenstr. 30, 8225 Siblingen
(falls nicht schon schriftlich angemeldet)



Mit dem Velo nach Amsterdam Jetzt über Nacht im Schlaf

Seit Dezember fährt die CityNightLine neu jetzt auch nach Amsterdam. Sie baut damit ihr Streckennetz erneut aus und beweist, dass Nachtzüge in Europa erfolgreich – und mit Gewinn – geführt werden können. Wer will, kann jetzt sogar sein eigenes Velo in die Stadt der Fahrräder mitnehmen. Bis 10. April 2003 gilt ein um rund 20% ermässigtter Einführungspreis.

CityNightLine at it's best: Wer so freundlich empfangen und umsorgt wird, hat den Unterschied zwischen Reisen und Fortbewegen schnell begriffen.

chh. Die CityNightLine macht wieder von sich Reden – und wieder mit positiven Schlagzeilen. Wo andere Bahnunternehmen sich zurückziehen und dem Reisen in der Nacht keine Zukunft geben, hat sie sich mit einem komfortablen Angebot einen Markt aufgebaut, in dem sie seit Jahren schwarze Zahlen schreibt.

Reisen statt hetzen

Wer schon mal mit einem Nachtzug der CityNightLine gereist ist, kennt den Unterschied zum her-

kömmlichen internationalen Reisezug-Angebot: Bei CNL wird man schon auf dem Perron von freundlichen Mitarbeitern empfangen, übergibt ihnen die Reisedokumente, diniert in Ruhe im Speisewagen und schläft dann ungestört durch. Kein Umsteigen, keine überhebliche Grenzpolizei – dafür vor dem Ziel ein Frühstück mit frischgebackenen Gipfeln und duftendem Kaffee.

Ideal für Familien

Seit letzten Sommer bietet die CNL Familien jetzt neu die Möglichkeit, zwei nebeneinanderliegende 2er-Abteile zu einem ECO Family-Abteil zu kombinieren. Das Angebot ist sofort auf eine gute Nachfrage gestossen, wohl nicht zuletzt des attraktiven Preises wegen: Zwei Erwachsene und zwei Kinder bis 12 Jahre bezahlen für Hin- und Rückreise pauschal 556 Euro. Statt Stau erleben die Kinder so das Abenteuer des Schlafwagens.

Pegasus und Pollux

Genaugenommen sind es zwei neue Verbindungen nach Amsterdam: ab Zürich der «Pegasus», ab München der «Pollux». Sie reihen

sich würdig ein in die bisherigen CNL-Verbindungen Komet (nach Hamburg), Sirius (nach Dortmund und Norddeich), Semper (Dresden), Donau-Kurier (Dortmund-Wien) und Berliner. Diese Verbindungen werden zudem laufend optimiert: So führt der «Sirius» seit Fahrplanwechsel statt eines Wagens mit Liegesesseln zwei statt nur einen der der komfortablen Schlafwagen, und der «Semper» wird voraussichtlich ab Juli zusätzlichen den Flughafen Halle/Leipzig bedienen.

Modernes Rollmaterial

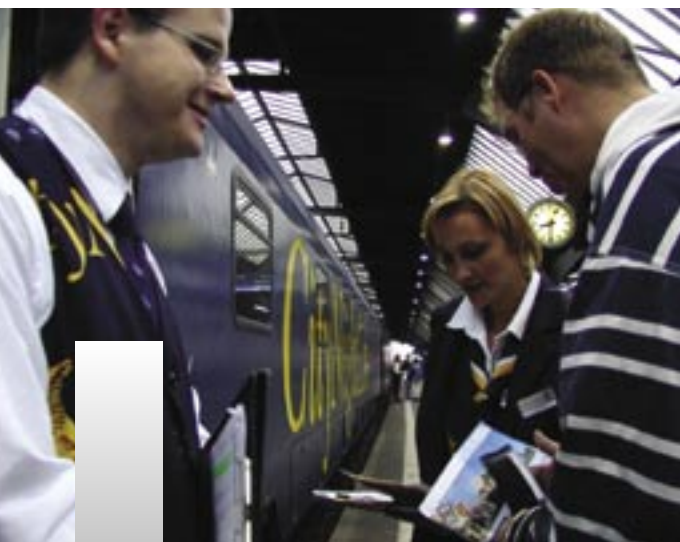
Auch die neuen Linien nach Amsterdam werden in der bekannten nachtblauen Standardkomposition und im gewohnten CNL-Qualitätsstandard geführt. Ein Wermutstropfen aber bleibt vorerst: 2003 gibt es auf der Strecke nach Amsterdam noch keine Deluxe-Abteile.



Dafür werden im Dezember die neu bestellten, noch komfortableren CNL-Schlafwagen ausgeliefert und nach Amsterdam eingesetzt.

Zur Marke geworden

Dass «CityNightLine» inzwischen zur Marke geworden ist, belegen auch die konstant steigenden Passagierzahlen: 1998 wurden noch 373000 Passagiere befördert, 2001 schon 493000. Und allein im ersten Halbjahr 2002 ist die Auslastung von 68% auf 72% gestiegen – Werte, die Fluggesellschaften bestenfalls auf einigen Parade-strecken ausweisen können...



Tarifsystem-Wirrwarr Beispiel Köln–Bruxelles

Die Hochgeschwindigkeitszüge zwischen wichtigen Städten in Europa haben kürzere Reisezeiten ermöglicht und dem Schienenverkehr eine neue Ausstrahlung gegeben. Die Benutzung dieses Schienenverkehrs hat sich aber nicht vereinfacht, ganz im Gegenteil: Reservationspflicht, keine Tarifintegration mit dem klassischen Zugsystem und Ausfall von beliebten Direktverbindungen sind die Folge.

ED. Pro Bahn Schweiz hat bereits in der TV-Sendung Arena im Oktober auf diese Problematik hingewiesen. Seit dem Fahrplanwechsel 2002 zeigt sich auf der Linie Köln–Bruxelles folgende Situation:

Die neue Infrastruktur wurde mit namhaften europäischen Subventionen gebaut. Obwohl zwei Staatsbetriebe (NMBS und DB) den Schienenverkehr zwischen Köln und Bruxelles betreiben, werden nicht weniger als fünf Tarifsysteme ohne Integration nebeneinander betrieben: der Thalys, der ICE, der klassische Zug, der Nachtzug Berlin–Köln–Bruxelles–Paris und der Nachtzug Wien–Köln–Bruxelles. Jeder der fünf aufgeführten Betreiber akzeptiert nur seine eigenen Fahrausweise!

Als Mitglied des europäischen Fahrgastverbandes (EFV) fordert Pro Bahn Schweiz europäische Massnahmen, um einem weiteren Rückgang des klassischen grenzüberschreitenden Schienenverkehrs Einhalt zu bieten. Wir werden in Zukunft aktiv im europäischen Fahrgastverband mitarbeiten und alles daran setzen, dass solche kundenunfreundlichen Tarifsysteme bei grenzüberschreitenden Zügen von der Schweiz aus nie zum Tragen kommen werden.

Neue Direktverbindung Zürich–Strasbourg–Zürich

Seit dem Fahrplanwechsel 2002 lassen die SBB und «ter ALSACE» wieder alte TEE-Zeiten aufleben: Jetzt gibt es morgens wieder eine schnelle Direktverbindung nach Strasbourg mit direkter Rückfahrt am Abend.

ED. Bequeme Tagesausflüge sind damit wieder möglich. Das lästige Umsteigen sowie der Fussmarsch in Basel entfallen. Mit Abfahrt um 06.37h in Zürich ist man bereits um 09.10h in Strasbourg und kann den ganzen Tag in dieser interessanten Stadt verbringen. Am Abend hat man für die Rückfahrt ab Strasbourg sogar zwei Direktverbindungen nach Zürich, beide ohne Umsteigen und Fussmarsch in Basel. Um 17.21h fährt der EC IRIS nach Zürich mit Ankunft um 20.00h, um 19.25h die neue Direktverbindung mit Ankunft in Zürich um 22.00h.

Pro Bahn hofft, dass diese neue Direktverbindung ein erster Schritt zur Attraktivitätssteigerung der Strecke Basel–Luxembourg–Bruxelles ist, auf welcher heute leider nur zwei Tageszüge verkehren!

Cisalpino und TGV In der ersten Klasse rauchfrei

Was im Flugverkehr üblich ist, hält nun auch auf den internationalen Eisenbahnstrecken Einzug. Seit dem Fahrplanwechsel 2002 führen alle CISALPINO-Züge sowie die Mehrheit der TGV-Verbindungen in der 1. Klasse keine Raucherabteile mehr.

ED. Die steigende Nachfrage der Fahrgäste nach Nichtraucher-Plätzen hat CISALPINO und auch die TGV-Betreiber bewogen, in der 1. Klasse nur noch Nichtraucher-Wagen anzubieten.

Als Vielreisender mit diesen Zügen kann ich diese Massnahme – ohne die Raucher zu diskriminieren – voll unterstützen, sind doch auf den internationalen Langstrecken die Raucher-Plätze praktisch nicht besetzt. Ich habe meistens Raucher

gesehen, die Nichtraucher-Plätze gebucht haben und für eine Zigarettenlänge das Raucherabteil aufgesucht haben. Ausserdem mussten Nichtraucher zwangsweise im Raucher reisen, da die Nichtraucherplätze öfters restlos ausgebucht waren.

Für Raucher stehen in den Cisalpino-Zügen sowie in den TGV weiterhin Raucherplätze in 2. Klasse zur Verfügung.



Foto: Edwin Duttler

Schwedens Staatsbahn SJ ist pleite Liberalisierung ging in die Hose

Weil der einstige Monopolist SJ in verschiedene Teilbereiche zerschlagen wurde, die nun im gegenseitigen Wettbewerb ihre Dienstleistungen nun voneinander zu (überhöhten) Verrechnungspreisen kaufen müssen, ist das Aktienkapital der SJ aufgebraucht.

ED. Zwar meldet die SJ monatlich Passagierrekorde: Noch nie sind so viele Leute Bahn gefahren, obwohl im Jahr 2002 die Tarife zweimal erhöht wurden. Aber neben den unsinnigen gegenseitigen, überhöhten Verrechnungspreisen wurde das grösste Loch dadurch produziert, dass man sparen wollte und den Rollmaterialunterhalt reduzierte! Der Unterhalt der Lokomotiven und Wagen wurde durch die ausgegliederte Tochter «Euromaint» besorgt. Deren auf Gewinnmaximierung ausgelegten Preise wollte und konnte die SJ

nicht mehr bezahlen. Ein Viertel des verbrauchten Aktienkapitals bezieht sich jetzt auf Abschreibungen für schrottreifes Rollmaterial, das nicht ausreichend unterhalten wurde!

Nun ist wieder der Staat gefordert. Gemäss dem Handelsminister werden jetzt 110 Mio. Euro eingeschossen. Der Staat lässt die SJ zum Glück nicht im Stich. Wir aber warten gespannt auf die Fortsetzungen mit Liberalisierungs-Pleiten im öffentlichen Verkehr in Europa.

Sektion Zürich für die Glattalbahn Erfolgreicher Einsatz

Im Januar hat sich die Sektion Zürich aktiv an der Überzeugungsarbeit für die Glattalbahn beteiligt. Neben dem Testimonial-Inserat des Sektionspräsidenten erhielten alle Sektionsmitglieder einen Brief und die Broschüre «Ja zur Glattalbahn», die viele oft wiederholte, aber trotzdem falsche Gegenargumente widerlegt.

Diese Broschüre ist auch nach der erfreulich hohen Zustimmung der Zürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 9. Februar zur ersten Etappe der neuen Glattalbahn noch hochaktuell. Sie kann darum bis auf weiteres noch von der Sektionsseite der Sektion Zürich in der neuen Homepage von Pro Bahn Schweiz heruntergeladen werden (www.pro-bahn.ch).



Unter der zahlreichen Prominenz in den Testimonial-Inseraten fand man hie und da auch stille Macher, die mit ihrer eigenen Überzeugung für ein Ja zur Glattalbahn eintraten – darunter auch Edwin Dutler, Präsident der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz.

GV Sektion Zürich am 15. März Mit Franz Kagerbauer

Die Sektion Zürich konnte für ihre Generalversammlung den Direktor des Zürcher Verkehrsverbands ZVV, Franz Kagerbauer, verpflichten. Er wird u.a. über den ZVV-Kundendienst der Zukunft, neues Rollmaterial, Ausbauprojekte und erste Erfahrungen mit dem neuen S-Bahn-Zugchef informieren. Nach seinem Referat steht er auch für Diskussionen zur Verfügung.

Zu diesem Referat sind auch Mitglieder anderer Sektionen herzlich eingeladen. Es findet ausnahmsweise am Vormittag vor der statutarischen GV vom Samstag, dem 15. März 2003, statt und beginnt um 10 h im Sitzungsraum «Sih» im Zürcher Hauptbahnhof (Lift 51 oder 52 auf Seite Landesmuseum). Nach dem Mittagessen werden die ordentlichen Traktanden behandelt. Dann werden auch die Gewinner des bei den Zürchern als traditionell bekannten, kniffligen Fahrplanwettbewerbs bekannt gegeben.

«Neue Haltestellen sind machbar»

Pro Bahn Schweiz Studie anhand der Beispiele Neuendorf, Oftringen und Zuchwil

Eine von der Sektion Espace Mittelland der Pro Bahn Schweiz im Auftrag gegebene Studie kommt zum Schluss, dass die Bahn mit der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen Marktanteile zurückgewinnen kann. Allerdings brauche es dafür attraktive, leicht erreichbare Zustiegsmöglichkeiten, stellen die Autoren der Studie fest.

«Liest sich die Bahn durch neue Haltestellen näher zu Breitenkundenschaft bringen? Oder sind zusätzliche Halte der Regionalzüge reines Wunschdenken, weil sie baulich nie finanzierbar zu viel Aufwand erfordern und als Hauptstellen betrieblich nicht machbar sind? Aufgrund dieser selbst veranlassten Abklärung ist Pro Bahn Schweiz als Intressenvertreterin der Bahn-, Tram- und Bus-Kundschaft davon überzeugt, dass zusätzliche Halteorte machbar sind. Voraussetzungen sind unter anderem: ein grosser Distanz zu einem Bahnhof – oder weit der Regionalzüge nicht hält – auf der Schiene nur ungenutzte Gleise, die sich im Raum Solothurn-Oftringen-Wiggertal zusätzliche Halte realisieren lassen. Konkretes gilt es unter anderem abzuklären, ob es sich um Sparmassnahmen, die Aufhebung bestehender Haltestellen, zahlreicher Bahnstrecken, fehlender Streckenkapazitäten und knappe Zeit-

reserven der Züge überhaupt noch sinnvoll und erfolgversprechend sei, die Idee zusätzlicher Haltemöglichkeiten aufzugreifen und deren Widerwärtigkeiten zum Test ja und verweist auf jüngere Beispiele neu errichteter Haltestellen: Lancy-Pont-Roge, Trambenckle Gersag, Längenbold und Klingnau.

Drei exemplarische Standorte

Anhand dreier denkbarer Standorte an den Bahnhöfen Solothurn-Oftringen und Längenbold untersuchten die Autoren Verkehrsplaner einerseits und Finanzierer andererseits den Nutzen sämtlicher Zwischentakte der Regionalzüge auf doppelseitigen Hauptlinien; gleichzeitig wurden zwei konkrete Lösungsvorschläge für die erwähnten Stationen erarbeitet (Zuchwil, Neuendorf und Oftringen).

Aufgrund der absehbaren Finanzierungsprobleme gingen die Projektanten davon aus, dass nur der einfachsten und kostengünstigsten Haltestellenfrage kommt, bestehend aus einem neben jedem Hauptplatz angelegten einfachen Personenunter- oder Überführung. Für jede der vorgeschlagenen Standorte wurden zwei Varianten ausgewählt.

Die Autoren wie auch die Auftraggeber der Machbarkeitsstudie ziehen folgende Schlüsse: Neue Haltestellen sind grundsätzlich machbar. Günstige Standortbedingungen sind eine (trotz eifriger) Siedlungspotenzial im Einzugsbereich) noch nicht allzu dicht überbaute Ufer- oder Überbauung sowie die Zugänglichkeit der vorgeschlagenen Perronbereiche als Realisierungshindernisse. Als Realisierungshindernisse gelten enge Platzverhältnisse zwischen

Bahnlinie und Gebäuden, Industriegebiete, Werkleitungen, Böschungen oder Einschnitte wie auch eine erschwerte Zugänglichkeit der Bahnanlage wegen privater Grundstücke, wobei sich für bauliche Hindernisse fast immer technische und betriebliche, wie auch finanzielle Lösungen finden lassen. Als höchste Hindernisse gelten die hohen Kosten der notwendigen Investitionen in der Größenordnung von rund 3 Millionen Franken und mehr der Realisierung im Weg.

Idee zumindest prüfen wert

Trotzdem schätzt Kurt W. Lüthi, Vizepräsident von Pro Bahn Schweiz, die Sektion Espace Mittelland, die Realisierbarkeit «vorsichtig, optimistisch» an. Der Ball liegt nun bei der betroffenen Kundschaft, der Politik und der Öffentlichkeit. Das Bedürfnis für die Infrastrukturerneuerung und die öffentlichen Verkehrsleistungen sind zweifellos und grundsätzlich aufwendig und grundsätzlich aufwendig und grundsätzlich aufwendig.

Die drei direkt angesprochenen Gemeinden Neuendorf, Oftringen und Zuchwil haben den Vorschlag, eine Haltestelle einzurichten, positiv aufgenommen. Der Kanton Solothurn sieht aber angesichts der Verpflichtung des Kantons zur Übernahme eines Teils der Kosten keine Chance für die Realisierung solcher Pläne. Der Kanton Aargau stellt sich grundsätzlich positiv zu einer Haltestelle an der Linie Solothurn-Oftringen-Längenbold. Der Kanton Luzern sieht aber angesichts der Verpflichtung des Kantons zur Übernahme eines Teils der Kosten keine Chance für die Realisierung solcher Pläne.

Die drei direkt angesprochenen Gemeinden Neuendorf, Oftringen und Zuchwil haben den Vorschlag, eine Haltestelle einzurichten, positiv aufgenommen. Der Kanton Solothurn sieht aber angesichts der Verpflichtung des Kantons zur Übernahme eines Teils der Kosten keine Chance für die Realisierung solcher Pläne. Der Kanton Aargau stellt sich grundsätzlich positiv zu einer Haltestelle an der Linie Solothurn-Oftringen-Längenbold. Der Kanton Luzern sieht aber angesichts der Verpflichtung des Kantons zur Übernahme eines Teils der Kosten keine Chance für die Realisierung solcher Pläne.

Sektion Espace Mittelland Gute Presse für Machbarkeitsstudie

Die Sektion Espace Mittelland wies Ende 2002 in einer machbarkeitsstudie nach, dass auch an vielbefahrenen Doppelspur-Linien neue Haltestellen machbar sind – wenn der Wille dafür da ist (wir berichten in Ausgabe 4/02). Ende Jahr trat die Sektion mit ihrer Arbeit nun an die Öffentlichkeit und löste prompt ein grosses Echo aus.

chh. So begrüsst alle drei Gemeinden, auf deren Gebiet eine (theoretische) Haltestelle geprüft wurde, die Stossrichtung von Pro Bahn und plädierten dafür, den Ansatz weiter zu verfolgen. Anders dagegen der Kanton Solothurn. Dessen Verantwortliche ragierten reserviert, stellten die Wahl der Standorte für die Studie in Frage und wiesen darauf hin, dass mit

den angespannten Finanzen des Kantons kaum je neue Haltestellen zu realisieren sind. Der Kanton Aargau dagegen stellte sich positiv zu den Aussagen der Studien und wies darauf hin, dass auf seinem Kantonsgebiet derzeit an anderen Orten ebenfalls schon neue Haltestellen geplant oder realisiert werden, zum Beispiel an der neuen Heitersberglinie.

Sektion Espace Mittelland Entscheidende GV am 14. März

So erfolgreich die Sektion Espace Mittelland derzeit in der Öffentlichkeit agiert, so kritisch ist ihre interne Situation: Wenn sich bis zur Mitgliederversammlung vom Freitag, 14. März 2003 niemand bereit erklärt, die Sektion als Präsident zu führen, wird die Sektion über ihre eigene Auflösung beschliessen müssen.

chh. Das teilte der zurücktretende Vizepräsident Kurt W. Lüthi allen Mitgliedern in der Einladung zur Mitgliederversammlung 2003 mit. Er hat den Verein weit länger ad interim geführt, als er das beabsichtigte, muss jetzt aber aus gesundheitlichen Gründen definitiv

kürzer treten. Sein drastischer Aufruf hat inzwischen aber immerhin die konstruktiven Kräfte auf den Plan gerufen, und der neue Präsident der Sektion Ostschweiz ist bereit, dem Nachfolger von Kurt Lüthi als «Pate» zur Seite zu stehen, bis wieder alles rund läuft.

Aktive Sektion Ostschweiz Neuigkeiten am Laufmeter

Aus der Sektion Ostschweiz treffen derzeit erstaunlich viele und gute Nachrichten ein. Das hängt nicht nur mit dem beruflichen Wechsel des Präsidenten Hans Schärer zusammen. Die politischen Instanzen im Kanton Glarus haben auch begriffen, dass ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ein unschlagbarer Standortvorteil ist – und handeln danach.

hs/chh. Und weil die Politik und die Vertretung der öV-Kunden seither meist am gleichen Strick ziehen, macht die Zusammenarbeit Freude – selbst da, wo man nicht in allem gleicher Meinung ist. Hans Schärer berichtet:

Kurse zu Billetautomaten für Senioren

Die SBB-Regionalleitung in Chur hatte zusammen mit der Pro Seneclute des Kantons Glarus Kurse organisiert für Seniorinnen und Senioren rund um die neuen Billettautomaten mit Bildschirm (dem sogenannten «Touchscreen»), bei denen der Kunde seine Wünsche durch Berühren des Bildschirms eingibt). Als Instrukoren haben sich Hans Dietrich (ex Bahnhofsvorstand Schwanden) und Ernst Nef (Zugführer im Ruhestand) zur Verfügung gestellt. Bis Ende Jahr haben sich über 200 Personen angemeldet, und weitere sind auf der Warteliste.

Die älteren öV-Benutzerinnen und Benutzer sind von diesen Kursen begeistert. Daher sollen im Jahr 2003 weitere Kurse durchgeführt werden. Hoffen wir, dass dieses Beispiel Schule macht und auch andere Regionen diese Initiative ergreifen.

SBB-Regionalleiter Walter Schwendener hat unsere Sektion Ostschweiz persönlich über diese Aktion informiert.

Bahnhofumbauten und Streckenausbauten

Am 27. November wurde der neue AVEC Shop in Näfels eröffnet. Somit bleiben die Dienstleistungen im wichtigen Bahn- und Bus-Knoten im Glarnerunterland erhalten.

Mit dem Umbau des Hauptbahnhofes Rorschach wurde begonnen. Ebenfalls weit fortgeschritten ist das Projekt zum Umbau des Knotenbahnhofs Ziegelbrücke. Mit dem Bau von publikumsfreundlichen Anlagen und dem Busbahnhof soll 2004 begonnen werden. Ende Oktober wurde auch mit dem lang ersehnten Umbau des Bahnhofs Uznach begonnen. Damit kann die nötige Zeitreserve gewonnen werden, um in Zukunft in Ziegelbrücke den Anschluss von und nach den IR Richtung Chur wieder zu gewährleisten.

Zwischen Pfäffikon SZ und St. Gallen sind Ausbauten zu Doppelspurinseln bei Degersheim und in Richtung Seedamm im Gang.

Regionalverkehr über die Grenze

Seit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2002 wird ein grosser Teil des Regionalverkehrs von der neuen Regionalbahn THURBO AG betrieben. Das Streckennetz ist 550 Kilometer lang, hat 149 Haltepunkte oder Bahnhöfe und 15 Linien, davon 3 in Deutschland.

Glerner Sprinter von der und in die Metropole

Gemäss SBB sind aus fahrplan-technischen Gründen keine IC Halte in Ziegelbrücke möglich. Wie wir von Regierungsrat Pankraz Freitag erfahren haben, plant der Kanton Glarus zusammen mit den SBB schnelle Direktzüge Zürich HB –Glarnerland. Sie sollen von Montag bis Freitag zwischen Zürich und Schwanden im Zweistundentakt angeboten werden, an Wochenenden zweimal täglich

je Richtung von Zürich bis Linthal für den Touristikverkehr. Als Halteorte sind (Linthal, Braunwaldbahn), Schwanden, Glarus, Näfels und Ziegelbrücke fest geplant. Mit dem Kanton Schwyz wird noch über die zwei möglichen Halteorte Lachen und Pfäffikon SZ verhandelt. Somit ist Zürich ab Glarus in 56 Minuten erreichbar. Ab Fahrplanwechsel 2004/05 sind die Trassen provisorisch reserviert. Der Zug soll als *Glerner Sprinter* vermarktet werden, die Finanzierung ist aber noch nicht geregelt. Für dieses Projekt ist Pro Bahn mit dem Kanton Glarus ständig in Kontakt.

Umfrage zur Glerner Mobilität An die Wirtschaft gedacht

Ende 2002 gelangte die Glerner Handelskammer mit einer Umfrage an die Industrie und das Gewerbe im Kanton. Sie wollte erreichen, dass auch deren Bedürfnisse ins kürzlich vom Landrat beschlossenen Mobilitätskonzept einfließen. Die Sektion Ostschweiz von Pro Bahn Schweiz begrüsst diese Umfrage und hat sie mit dem «Komitee 20» beraten, in welchem sie Einsitz hat.

chh. So bedauert die Sektion, dass keine alternativen Lösungen erfragt wurden, wie sie etwa die «Variante 20» vorschläge (die «Variante 20» versteht sich als eine «offene politische Vereinigung für eine Verkehrspolitik, die auch die Anliegen der nichtmotorisierten Bevölkerung mit einbezieht»). Beispiele solcher Alternativen etwa ein Steuerrabatt bei Benutzung des öV, Carsharing-Konzepte oder Personal- und Rufbusse.

Die Sektion Ostschweiz bemängelt zudem, dass die Idee der «Güterplattform fürs Glerner- oder Linthland» überhaupt nicht als Fragethema aufgeführt wurde, obwohl gemäss einer anderen Umfrage 40% der Glerner Unternehmen diese begrüssen. Und schliesslich müsste eine Mobilitätsschulung von Arbeitnehmern und eine durchdachte Raumplanung zu einem optimalen Verkehrsfluss beitragen.



Die neue Website von Pro Bahn Schweiz legt besonderen Wert auf eine übersichtliche Benutzerführung und wird mindestens einmal pro Woche aktualisiert. Derzeit fehlen nur noch die Infos aus den Ressorts und webgerechte Beispiele von Studien.

Pro Bahn Schweiz mit neuer Website
Lang gehegten Wunsch realisiert

Was lange währt, wird endlich gut: Diese Spruch des Volksmunds trifft wohl auf die Ende November aufgeschaltete und seither aktualisierte und ausgebaute Website von Pro Bahn Schweiz zu. Das Erscheinungsbild lehnt sich an jenes des Infoforums an – nur ist sie prägnanter und (meist) aktueller.

Wer auf www.pro-bahn.ch klickt, sieht am Datum der letzten Aktualisierung rechts unten sofort, ob sich seit dem letzten «Besuch» der Website etwas getan hat. Auch jede Folgeseite zeigt auf diese Art, wann sie letztmals aufdatiert wurde.

Direkt auf Unterseiten

Die Website ist ohne sogenannte Frames aufgebaut, damit häufige Besucher ihre Buchzeichen auch direkt auf gewünschte Unterseiten setzen können und sich nicht wie bei Frames mühsam dorthin

durchklicken müssen. Jede Seite zeigt überdies links die «Buttons» zum Navigieren (ausser bei PDF und verlinkten Fremdseiten).

Link der Woche

Die zahlreichen Links auf verwandte Seiten sind nochmals gruppiert. Findet der Webmaster eine Website besonders zukunftsweisend, erhält sie als «Link der Woche» vorübergehend einen besonderen Platz. Nicht mehr aktuelle Seiten werden vorläufig nicht gelöscht, sondern als «Archiv» weitergeführt.

Sechs Gemeinden sind Mitglieder von Pro Bahn Schweiz. Sie sind in der Website mit dem Wappen vertreten, die direkt mit der Homepage der betreffenden Gemeinde verlinkt sind. Gleiches gilt für die Firmenmitglieder.



RailLink zu Mobility
Kundennutzen

chh. Seit 1. November 2002 können Mobility-Kunden auch die 120 Smart-Fahrzeuge von RailLink ohne Einschränkung, ohne den Quernutzungsfranken und zum gleichen Tarif wie die Kategorie Micro von Mobility nutzen. Auch die Haftungsreduktion entfällt. Damit ist eingetreten, was kritische Beobachter schon zu Beginn vermutet hatten: Die SBB-Initiative für eine Carsharing-Flotte mit eigenem Auftritt wurde vom Markt nicht aufgenommen.



Das neue Berner Tram kam auf der Strasse

chh. Es dünkt einem, es sei erst gestern gewesen, als dieser riesengrosse Tatzelwurm auf einem Niederflur-Transporter in Berns Strassen ankam. Dabei ist die erste Komposition schon seit Februar fahrplanmässig im Einsatz, nachdem die Bernerinnen und Berner sie kurz vor Weihnachten einen Sonntagnachmittag lang im Viertelstunden-Takt probefahren konnten. Das neue Combino (von dem dieser Tage das zweite Fahrzeug eintrifft) gehört zur 2. Generation und ist eine Weiterentwicklung von Siemens; der Fahrgastraum ist jetzt vollständig als Niederflur ohne Podeste ausgelegt, die Türen sind nochmals breiter und einsteigefreundlicher.



Litra-Verkehrs-Statistik Fülle von Daten

chh. Genau zu Redaktionsschluss ist das neueste Bulletin des Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA mit der A6-Faltbroschüre «Verkehrszahlen <02>» auf unserem Schreibtisch gelandet. Ein paar Zahlen daraus: 2001 wurden gut 4,2 Mia Franken für Strassen- und 3,2 Mia Franken für Schieneninfrastruktur investiert, der Anteil des privaten Personenverkehrs betrug auf der Strasse geschätzte 78,7% und auf der Schiene 21,3%, und von den Aufträgen der öffentlichen Transportunternehmen profitierten gut 98000 Arbeitsplätze in der Schweiz. Auch die Verwendung der Erträge aus Mineralölsteuer, Zollzuschlag auf Treibstoffen und Autobahnvignette (zusammen über 5 Mia Franken) wird detailliert aufgeschlüsselt. Die Verkehrsstatistik 2002 kann kostenlos bezogen werden beim LITRA, Postfach 7123, 3001 Bern.

Vierwaldstättersee Mit Jahresfahrplan

chh. Die Schifffahrtsgesellschaft des berühmtesten Sees der Welt hat den Fahrplanwechsel 2002 zum Anlass genommen, ihren eigenen Fahrplan neu für ein ganzes Jahr bekanntzugeben (bisher separat für Sommer und Winter) und ihn auch gleich im neuen, handliche A5/6-Format zu publizieren. Da die SGV eine rege Nachfrage erwartet, hat sie von der neuen Broschüre gleich eine halbe Million drucken lassen. Über info@lakelucerne.ch oder Telefon 041 367 67 67 können Einzelexemplare bestellt werden.



Die RhB in Wort und Bild Ein Bildband zum Staunen

Weder Worte noch die viel zu kleinen und überdies schwarzweissen Abbildungen mögen wiederzugeben, wie dieser neue Bildband über die Rhätische Bahn zu faszinieren vermag. Es ist nicht einfach ein weiteres der schon mehr als zahlreichen Bücher über die Lieblingsbahn vieler Schweizer. Es ist eine Liebeserklärung an die Schmalspurbahn, die Berge und das sinnliche Buch schlechthin!

chh. Unzählige Freizeitstunden hat der Bündner Bernhard Studer in der Nähe der knapp 400 km RhB-Geleisen verbracht und dabei tausende von bestehenden Farbaufnahmen realisiert. Einige davon sind in jetzt in seinem Buch zu sehen, umgeben von informativen Texten zu den verschiedenen Streckenabschnitten. Trotzdem ist der 1508 Gramm schwere und 274 Seiten umfassende Bildband kein Werk von Pufferküssern geworden. Das ist mit das Verdienst des Gestalters Beat Eggenschwiler, der nicht nur die Bilder sorgfältig und wirkungsvoll edierte, sondern das Werk auch übersichtlich und ruhig gestaltet hat und es dabei von kurzlebigen Trends verschonte.

Bernhard Studer: Rhätische Bahn. Eisenbahnerlebnis in Graubünden. Verlag Dietschi AG Olten und Waldenburg, 272 Seiten, Format 24x28 cm, ISBN 3-905404-23-0, Fr. 79.– oder Euro 53.–



Redaktor gesucht

Möchten Sie für Pro Bahn Schweiz die Mitgliederzeitschrift «Infoforum» gestalten?

Sie erarbeiten zusammen mit unseren Spezialisten in den Sektionen und Ressorts die Beiträge und sind für das Layout verantwortlich.

Wir bieten Ihnen eine freundschaftliche Zusammenarbeit mit viel Freiraum für Ihre Kreativität. Ihre zeitlichen Aufwendungen werden entschädigt. Wir haben jährlich vier Ausgaben vorgesehen.

Sind Sie interessiert? Melden Sie sich bei unserem Präsidenten, er freut sich auf Ihre Kontaktaufnahme.

Diese Schwarzweissfotos vermitteln nur eine leise Ahnung von der Wirkung dieses Bildbands. Wer gute Eisenbahnfotos schätzt und daneben auch noch etwas erfahren will, kommt hier auf seine Rechnung.



Bahnübergänge im dritten Jahrtausend? Lieber sparen statt sichern

Der Bundesrat will die Sparschraube nicht lockern und den Privatbahnen keine Finanzhilfe leisten – für die Sanierung gefährlicher Bahnübergänge. Obschon es in letzter Zeit zwischen Autos, Mofas und Zügen auf unbewachten Übergängen wieder häufiger krachte – und Tote zu beklagen waren.

Die Kette schwerer Unfälle auf unbewachten Bahnübergängen reisst nicht ab. Vor der fotogenen Irrfahrt eines SBB-Pendelzuges quer durch 10 Schrebergärten nach einer Kollision mit einem LKW traf es 2002 vor allem den «Regionalverkehr Mittelland» RM, dessen Netz sich vom Jurasüdfuss bis Thun und vom Luzerner Hinterland ins Emmental und in den Oberaargau erstreckt. Nach einer schwarzen Serie im Oberaargau mit einem Todesfall im Frühsommer kam es im Spätsommer und Herbst bei Burgdorf und südlich davon in Bigenthal zu zwei weiteren Zwischenfällen mit tödlichem Ausgang. Die BLS beklagte im Juli auf der Strecke Spiez–Zweisimmen im Abschnitt Boltigen–Weissenbach eine schwere Kollision Auto-Zug. Dabei fanden auf dem das Trassee kreuzenden Gemeindeweg zwei deutsche Urlauber den Tod.

Im Raum Basel geht der letzte schwerere Zugszusammenstoss bei der Baselland Transport AG BLT auf den Februar 2002 zurück. Im Raum Münchenstein kollidierte ein Automobilist mit einer Zugskomposition der Linie 11. Er kam mit einer mittelschweren Verletzung davon. Schlimmer endete eine Kollision im gleichen Monat auf dem Gemeindegebiet von Wängi (TG) an der Strecke der Frauenfeld-Wil-Bahn – mit Todesfolge.

350 kritische Übergänge

Von den rund 6000 Bahnübergängen in der Schweiz sind nach wie vor 1250 sanierungsbedürftig. Rund 350 davon werden von Sicherheitsexperten als kritisch und äusserst gefährlich eingestuft und müssten aus Gründen der Verkehrssicher-

heit eliminiert, das heisst durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden. Die jährliche Zahl von Unfällen auf Bahnübergängen schwankt zwischen 400 und 500. Und jedes Jahr sterben dabei noch immer zwischen einem und zwei Dutzend Menschen.

Das ewig gleiche Lied

Bis 1998 zahlte der Bund aus Treibstoffzollgeldern die baulichen Massnahmen zur Trennung von Strassen- und Schienenverkehr. Als Finanzminister Kaspar Villiger im April 1998 am runden Tisch sein Sparpaket durchboxte, wurden die Abgeltungen des Bundes an den öffentlichen Verkehr um eine Viertelmilliarde Franken gekürzt, 150 Millionen Subventionen und rund 100 Millionen an Aufwendungen im Rahmen der Verkehrstrennungsverordnung. Heute zahlt der Bund noch knapp 25 Millionen Franken jährlich für Bahnübergangssanierungen an SBB und Privatbahnen. Bis 1998 hatte er dafür noch über 70 Millionen ausgerichtet, knapp dreimal mehr.

Villiger «siegte»

1998 hatte sich das Bundesamt für Verkehr gegen diese «unverantwortliche» Sparrunde gestellt. 2001, nach mehreren gravierenden Zwischenfällen, machte das BAV erneut Druck auf den Finanzminister. «Die gefährlichen Bahnübergänge in unserem Land müssen verschwinden», erklärte damals BAV-Direktor Max Friedli. Die beiden Bundesräte Moritz Leuenberger und Kaspar Villiger gerieten sich in die Haare. Im Bundesrat setzte sich der eidgenössische Kassenwart durch, die Bahnen zogen den Kürzeren.



Nur gerade der am Schluss des Zuges fahrende Triebwagen auf der Strecke Aarau-Zollikon blieb nach der Kollision auf den Schienen.

Glück im Unglück bei Kollision Zug - L

KÖLNEN • Verhältnismässig glücklich durch ein Wunder niemand schwer. Der ausgereichte ist gestern Morgen eine un... Regenschlag, der mit einem 100 Stunden... gewöhnlich heftige Kollision eines Zug... erregte, w... sperrt hatte, w... mit einem... in Kaspar Villiger... ergriffen... sperrt hatte, w... 100 Stunden... erregte, w... sperrt hatte, w...

**Zum Glück gab's keine Schwer-
verletzten
– und schon gar keine Toten.
So können die wirklich Verantwortlichen wieder zur Tagesordnung übergehen...**

Peter Vollmer, Direktor des «Verbandes öffentlicher Verkehr» VÖV kann diese kurzsichtige Politik des Bundes nicht nachvollziehen: «Ziel der Verkehrspolitik muss es sein, die Sicherheit auf Schiene und Strasse zu erhöhen und die Zahl der Unglücksfälle zu senken. Was uns im Strassenbau teuer ist, müsste uns am Bahnübergang nur billig sein.»

Aus eigenen Mitteln können die Privatbahnen die notwendigen Sanierungen nicht finanzieren. Unter dem allgemeinen Spardruck werden sie, vorab in finanzschwachen Kantonen, mit öffentlichen Abgeltungen äusserst knapp gehalten. Peter Dübi, stellvertretender Direktor des RM, spricht von einer «äusserst unbefriedigenden Situation» und fragt sich, wie lange die Politiker eine solche «unverantwortbare Politik» noch fortsetzen wollen, wo «doch die Gelder aus dem Treibstoffzoll automatisch fliessen».

Zu Tode sparen?

Bisher haben die Hilferufe der Bahnen wenig gefruchtet. Im Finanzdepartement stiess namentlich der Kanton Bern auf taube Ohren. Und Bundesrat Kaspar Villiger lehnte vier Motionen kategorisch ab, die das frühere Regime wieder einführen wollten. Der Nationalrat jedoch stimmte im Sommer 2002 dem Begehren zu, die sistierte Verkehrstrennungsverordnung wieder in Kraft zu setzen. In der Herbstsession jedoch scheiterten



die drei SVP-Nationalräte Peter Spuhler, Robert Keller und Rudolf Joder und ihr SP-Kollege Peter Vollmer am Veto des Ständerates. Verkehrsminister Moritz Leuenberger

musste contre coeur den ablehnenden Standpunkt der Landesregierung vertreten und unterstrich denn auch, die Ablehnung sei ausschliesslich finanzpolitisch begründet. Die Kantone könnten sich später die nötigen Sanierungen aus Geldern des Neuen Finanzausgleichs finanzieren. Der Glarner SVP-Ständerat This Jenny tadelte den Bundesrat, der an einem fragwürdigen Sparbeschluss festhalte, in einer Sache, «wo es um Menschenleben geht». Und VöV-Direktor Peter Vollmer fragte resigniert, «ob man sich zu Tode sparen müsse?»

Mit zweierlei Mass

Das Nein im Ständerat und die harte Haltung im Finanzdepartement sind nur schwer verständlich. Dutzende von Sanierungsprojekten vergammeln in den Schubladen der Bahnen, die Sanierungsarbeiten zum Schutz von Menschenleben mangels Geldmittel hinausschieben. Peter Vollmer: «Wir fordern eine zweite Gotthardröhre, aus Gründen der Verkehrssicherheit. Wir verlangen im Lötschberg-Basistunnel ebenfalls aus Sicherheitsgründen eine Doppelspur, aber wo wenige Millionen Bundeshilfe genüßten, um Menschenleben zu schützen, verweigert die Politik jede Hilfe aus kleinkrämerischen Überlegungen.»

Bruno Schläppi

«Kunden-Centers» Ein Fortschritt?

chh. Eine Leser sandte uns die Kopie einer Mail-Reklamation ans «Railecho». Sie wirft Fragen zur «Marktausrichtung» unserer Bahnen auf, weshalb wir die Reklamation hier leicht gekürzt wiedergeben.

Am 30.10. habe ich um 17h26 im Ausland-Verkaufsbüro des Bahnhofs Bern eine Nummer gezogen, um 2 gewöhnliche Retourbillette nach Colmar zu kaufen. Nach 20 Minuten Wartezeit waren immer noch ein gutes Dutzend Nummern vor mir, und ich musste unverrichteter Dinge abziehen, um einen Termin einhalten zu können. Das wirft doch ein paar Fragen auf:

Beim alten Schaltersystem vor dem Umbau musste man höchstens 10 Minuten warten, um gewöhnliche Auslandsbillette zu kaufen. Nun hat man mit sehr hohem Aufwand die Wartezeit verlängert. Wo ist da der Fortschritt? Haben die SBB noch nicht eingesehen, dass es bei der Konkurrenz genügt, einen Zündschlüssel zu drehen, um abzufahren? Auch keine Airline behandelt ihre Kunden so schlecht.

Wie wollen Sie mit diesem Service überhaupt Umsatz machen? Das ist ja bei einer so langen Wartezeit schon materiell nicht möglich. Warum sind einfache Billette für das nahe Ausland nicht an Automaten zu beziehen?

Einerseits ist es nicht verwunderlich, dass so der internationale Verkehr abnimmt, wie er das in den letzten 20 Jahren getan hat.

Andererseits wird der Zeitgewinn durch Hochgeschwindigkeitsstrecken durch längere Wartezeiten in sogenannten «Kunden-Centers» zunichte gemacht – nicht nur in der Schweiz. Durch solch schlechten Service werden Milliardeninvestitionen vernichtet.

Dieter Schopfer

ERTMS/ETCS Ein Hauch Zukunft

Herzlichen Dank für ihren ausgezeichneten Artikel zu diesem Thema!

Ich verfolge ERTMS/ETCS generell und aus der ‚Ferne‘ (Basel) speziell Zofingen-Sempach. Die ganze Sache ist umfasst und prägnant dokumentiert. Sehr gefallen hat mir ihr Kommentar unter dem Titel «Ein Hauch von Zukunft»!

Ich bin absolut überzeugt: Die SBB müssen da durch! Es gibt keine Alternative, und sie werden es auch schaffen!

Willi Rehmann, Binningen

«Rail Service» Ob das rentiert?

Gestern sind wir aus den Ferien zurückgekommen. Zusammen mit unseren Enkeln verbrachten wir eine schöne Woche auf Teneriffa. Jetzt muss ich diese beiden Burschen noch nach Hause ins Tessin bringen. Daher versuchte ich gestern Abend so um 20.30 Uhr, eine Reservation für den Cisalpino heute um 13:07 ab Zürich zu bekommen. Die Telefonverbindung mit dem Bahnhof Andelfingen gelang nicht, da der Vorstand vermutlich kurz austreten musste. Daher versuchte ich es beim «Rail Service» 0900 300 300, bei dem für Fr. 1.19 pro Minute «Beratung und Verkauf Personenverkehr» angeboten wird. Zuerst kam zweimal die Meldung, diese Nummer sei vorübergehend ausser Betrieb. Beim 3. Versuch meldete sich eine Automatenstimme mit dem Hinweis, man sei überlastet, und der Bitte, später nochmals anzurufen. Diese kurze Mitteilung steht bereits mit 30 Rp. zu Buch.

Solcherart wollen die ihre Produkte verkaufen? Sind wohl von allen guten Geistern verlassen! Zugesagt konnte ich mir meinen Wunsch dann doch noch im Bahnhof Andelfingen unterbringen.

Christof Pfeiffer

In eigener Sache

5/02 wird 1/03

GL. Die auf Dezember geplante Ausgabe 5/02 des Infoforums erlitt wegen einer hartnäckigen und langwierigen Erkrankung des Redaktors so viel Verspätung, dass die Geschäftsleitung von Pro Bahn Schweiz beschloss, die Ausgabe neu als Nummer 1/03 herauszugeben. Damit erschienen letztes Jahr bloss drei Ausgaben, denn schon zuvor hatte die Geschäftsleitung beschlossen, aus Kostengründen im Jahr 2002 nur vier Ausgaben zu realisieren.

Trotz der dadurch zusätzlich erzielten Einsparungen steht noch nicht fest, ob im Jahr 2003 wieder die geplanten fünf Ausgaben zu realisieren sind. Denn der Rücktritt des Redaktors stellt uns vor eine neue Situation. Wir führen derzeit Gespräche mit mehreren Interessenten für dessen Nachfolge, bei dem auch die Modalitäten und finanziellen Möglichkeiten für ein repräsentative Mitgliederzeitschrift thematisiert werden. Wir berichten sobald wie möglich darüber.

impresum

26. Feb. 2003

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz
Postfach, 8023 Zürich
Tel 052/682 10 08, Fax 682 10 09
<http://www.pro-bahn.ch>

Koordination

Thomas Lendenmann, Siblingen
praesident@pro-bahn.ch

Redaktion

Christian Hilbrand
Seeburgstrasse 6, 6006 Luzern
Tel 041/370 65 43, Fax 370 65 46
hilbrand@centralnet.ch

Inserate

Christian Hilbrand
Seeburgstrasse 6, 6006 Luzern
Tel 041/370 65 43, Fax 370 65 46
hilbrand@centralnet.ch

Druck und Erscheinungsweise

Koprint AG
Untere Gründlistrasse 3
6055 Alpnach Dorf
Tel 041 672 9010
Fax 672 9019
ISDN 041 672 9018
info@koprint.ch
erscheint 5 x jährlich, Auflage 2000

Kontaktadressen der Sektionen...

Mit einem regionalen Anliegen wenden Sie sich am besten an die zuständige Sektionen. Hier die Adressen:

Espace-Mittelland

Kurt-W. Lüthi, Vizepräsident
Stapfenstr. 45/115, 3018 Bern
Tel 031/991 38 09
kurt-w.luethi@bluewin.ch

Ostschweiz

Hans Schärer, Präsident
Fallethenbachstr. 5
8867 Niederurnen
Tel 055/610 24 03
h.schaerer@graphic-studio.ch

Zürich

Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstr.19, 8953 Dietikon
Tel 01/741 49 90
Natel 079/401 05 40
Fax 079/40 105 40
edwin.dutler@swissonline.ch

Nordwestschweiz

ad interim: Hans Schärer
Fallethenbachstrasse 5
8867 Niederurnen

Tessin

Giovanni Ruggia
Conrada del Torchio
6934 Bioggio
rugadapura@ticino.com

...und der Ressorts

Sie können sich wirkungsvoll für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz einsetzen, wenn Sie in einem unserer Ressorts mitarbeiten. Hier werden Ihre Fachkompetenz und Ihre Stärken nicht nur geschätzt – hier kommen sie auch zum Tragen:

Fahrplan

Edwin Dutler
Staffelackerstr.19, 8953 Dietikon
Tel 01/ 741 49 90
Natel 079/ 401 05 40
edwin.dutler@swissonline.ch

Tarif

Thomas Lendenmann
Grabenstr. 30, 8225 Siblingen
Tel 052/682 10 08, Fax 682 10 09
t.lendenmann@swissonline.ch

Güterverkehr

Daniel Bertschi
Bachstr. 6, 3072 Ostermundigen
Tel 031/ 931 15 45
bertschid@swissonline.ch

Dienstleistungen

vakant; bis zur Neuorganisation der Geschäftsleitung nach der DV 2003 wenden Sie sich bitte an Edwin Dutler vom Ressort Fahrplan.

sponsoren infoforum 1/03

chh. Pro Bahn Schweiz hat auch Firmenmitglieder. Sie zahlen mehr als «normale Mitglieder», weil sie die Arbeit von Pro Bahn Schweiz schätzen und wissen, dass wir auch ihre Interessen vertreten.

Als kleine (aber nicht einzige) Gegenleistung für den Beweis dieser Wertschätzung unserer Arbeit publizieren wir die Signete aller «Sponsoren» in jedem Infoforum.

Übrigens: Pro Bahn-Mitglieder, die ein neues Firmenmitglied werben, erhalten für sich oder ihre Sektion 20% des ersten bezahlten Jahresbeitrages, der mindestens 500 Franken beträgt (diese 20% Provision gelten auch für ein vermitteltes Inserat).



Postauto

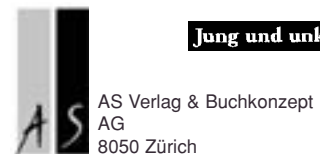


UNTERTAGBAU INGENIEURTIEFBAU SPEZIALTIEFBAU



Öffentliche Krankenkassen
Schweiz

Jung und unkompliziert.



AS Verlag & Buchkonzept
AG
8050 Zürich



KOMMUNIKATION & DRUCK

Und das sind unsere Gemeindeglieder:

Elgg ZH	Läufelfingen
Rüti ZH	Schwerzenbach
Uetikon am See	Wädenswil