



Bild: Gerhard Lob

Wie die Kunden zur Kasse gebeten werden

Mehr Verbindungen, neues Rollmaterial, steigender Unterhalt, höhere Kosten

Schwerpunkt zur Tarifdebatte im öV ab Seite 3



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Bahnnutzer leisten einen Beitrag für die Umwelt

An der letzten Delegiertenversammlung hat sich Pro Bahn Schweiz eine neue Organisationsstruktur gegeben und die dazu gehörenden Statuten verabschiedet. Damit ist unsere Organisation gut gerüstet, die künftigen Herausforderungen anzugehen.

An diesen wird es nicht fehlen. Die Generalabonnemente seien zu billig, die Zugspassagiere sollen vermehrt an die Investitionskosten der Bahn bezahlen, und dem Andrang in gewissen Zügen soll mit Zuschlägen begegnet werden. So die neuesten Äusserungen aus Bundesbern. Dabei sollte aber ein wichtiger Punkt nicht vergessen werden: Dank einem guten Angebot sind Bahn, Tram und Bus attraktiver geworden, es wird freiwillig ein- und umgestiegen, was die Strassen entlastet und die Umwelt schont. Soll nun dieser erfreuliche Vorgang verlangsamt werden?

Neben diesen gewichtigen Fragen wollen wir den Blick aber auch auf eher unbekanntere Schätze unserer touristischen Schweiz werfen, passend zur sommerlichen Ferienzeit. Ich wünsche viel Vergnügen beim Lesen!

F La contribution des passagers pour l'environnement

Lors de la dernière assemblée des délégués, Pro Rail Suisse s'est dotée d'une nouvelle structure d'organisation et a adopté les statuts conformes à cela. De ce fait notre organisation est bien armée pour aborder les défis futurs.

Nous allons nous y employer. Les abonnements généraux seraient trop bon marché, les passagers des trains devraient participer davantage aux coûts d'investissement du chemin de fer, et l'affluence de voyageurs sur certains trains devrait être palliée par des suppléments de prix. Voilà les dernières déclarations de la confédération.

Cependant un point important ne devrait pas être oublié: grâce à une bonne offre, le train, le tram et le bus sont devenus plus attractifs. On prend spontanément les transports publics, ce qui allège le trafic routier et préserve l'environnement. Est-ce souhaitable alors de freiner ce processus encourageant?

Mais au delà de ces questions importantes, nous voulons également jeter un regard sur des trésors plutôt méconnus de notre Suisse touristique, plus particulièrement en période estivale. En vous souhaitant une agréable lecture.

I Il contributo dei passeggeri per l'ambiente

Nel corso dell'ultima assemblea dei delegati, Pro Rail Suisse si è dotata di una nuova struttura organizzativa e di nuovi statuti, così facendo siamo ora ben preparati ad affrontare le sfide del futuro, che non saranno poche.

Le ultime dichiarazioni della Berna federale parlano infatti di abbonamenti generali troppo a buon mercato il cui costo dovrebbe aumentare, di una maggior partecipazione dei passeggeri dei treni ai costi d'investimento delle ferrovie, di introduzione di supplementi di prezzo su certi treni a grande affluenza.

Nonostante queste considerazioni è importante ricordare che grazie ad una buona offerta, treno, tram e bus sono diventati più attrattivi e che per questa ragione, in Svizzera i trasporti pubblici vengono utilizzati spontaneamente contribuendo alla diminuzione del traffico stradale e alla protezione dell'ambiente. C'è da chiedersi pertanto se sia giusto frenare questo processo incoraggiante.

All di là di queste importanti riflessioni, in sintonia con l'approssimarsi del periodo estivo, desideriamo gettare anche uno sguardo su tesori poco conosciuti della Svizzera turistica. Vi auguro una buona lettura!

Inhalt

Schwerpunkt Bahnpreise

Happige Aufschläge zu erwarten	3
Gestiegene Attraktivität des GA	5
Position von Pro Bahn Schweiz	6
Debatte um Bahntarife und GA-Preis	7

Schwerpunkt Ausflugsbahnen

Interview mit SOB-Chef Thomas Kuchler ...	9
Ausflugs- und Pendlerbahnen in der Region Zürich	11
Zwei Standseilbahn-Perlen im Berner Oberland	12
VöV-Chef Ueli Stüchelberger im Kurzinterview	13
Wandervorschläge mit öV fürs Baselbiet...	14
Leben vom Tourismus – Jungfraubahnen...	15

Varia

Regional

Glarus	18
Genf	19

Pro Bahn intern

Delegiertenversammlung in Suhr.....	21
Sektion Zentralschweiz	22
Sektionen Zürich und Ostschweiz	23
Kontakte	23

Impressum

InfoForum 1-2/11 (Doppelnummer), Versand: 16.06.2011

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (pbs)
Interessenvertretung
der Bahn-, Tram- und Busbenützer
Postfach 2224, 8021 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, info@pro-bahn.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Jean-Pierre Baebi, Karin Blätter, Jürg Ehrbar, André Guillaume, Reto Hostettler, Hans Schärer, Urs Schaffer, Kurt Schreiber, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Graf-Lehmann AG
Murtenstrasse 40, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91
presseverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout

mbDesign Marco Bernet, Konzept und Gestaltung
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/11	15. September
Inserateschluss	11. August
InfoForum 4/11	8. Dezember
Inserateschluss	3. November



Steigendes Angebot im Schweizer öV: Eine Erfolgsgeschichte mit Kostenfolgen.

Bild: SBB

Wer soll das bezahlen?

Für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs stehen wichtige Weichenstellungen an.

Gerhard Lob Mehr Verbindungen, schnellere Züge, neues Rollmaterial, steigender Unterhalt. Das kostet. Um den Ausbau und die Finanzierung der Bahninfrastruktur zu gewährleisten, sollen die öV-Nutzer stärker zur Kasse gebeten werden. Pro Bahn Schweiz fordert ein Masshalten bei den zu erwartenden Aufschlägen.

Nach der durchschnittlichen Preiserhöhung der Tarife im öffentlichen Verkehr um 5,9 Prozent auf Dezember 2010 nehmen sich die Aufschläge, die der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 in Kraft setzen will, verhältnismässig bescheiden aus. Wer mit Einzelbilletten in der 2. Klasse unterwegs ist, wird nicht mehr bezahlen als heute. Die Billette 1. Klasse werden um drei Prozent teurer, Generalabonnements bis zu fünf Prozent. Vergleichsweise stärker fällt der Aufschlag beim beliebten Jugendticket „Gleis 7“ aus, das bisher 99 Franken kostet. Der Preis soll gleich um 30 Prozent auf 129 Franken angehoben werden.

Für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs ist jeder Aufschlag bitter. Pro Bahn Schweiz steht den Tarifierhöhungen skeptisch gegenüber

(siehe Seite 6). Doch ist zu befürchten, dass die angekündigten Tarifierhöhungen nur ein Vorgeschmack dessen sind, was auf die Kundinnen und Kunden von Bahn, Tram und Bus in Zukunft zukommt. Nachdem jahrelang gepredigt wurde, in Sachen Mobilität öffentliche und damit umweltschonende Verkehrsmittel zu benutzen, ist neuerdings immer mehr vom „Verursacherprinzip“ die Rede. Kurz gesagt: Wer Bahn fährt, soll mehr berappen.

FABI geht ans Portemonnaie

Besonders happig zu Buche schlagen dürften die Konsequenzen des Ausbaus bei der Bahninfrastruktur. Die entsprechende Vorlage des Bundesrats „Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur“ (FABI) befindet sich bis 8. Juli in der Vernehmlassung.

Nach Auswertung der Stellungnahmen wird der Bundesrat bis zum Frühjahr 2012 die Botschaft zu Händen des Parlaments verabschieden. Da die Vorlage einen direkten Gegenentwurf zur VCS-Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ darstellt, wird es zur

Volksabstimmung kommen. Diese findet voraussichtlich 2013/2014 statt.

Die FABI-Vorlage ist richtungsweisend für die Entwicklung des als vorbildlich geltenden öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Und sie ist somit von vitalem Interesse für alle öV-Nutzerinnen und -Nutzer. Denn nur ausreichende Finanzen können sicherstellen, dass es dem Schweizer Hochleistungsbahnssystem nicht eines Tages so ergeht wie den Berliner S-Bahnen im Sommer 2009, als diesen wegen mangelnder Wartung ein Zwangsstopp verordnet wurde.

Die zu erwartende Finanzierungslücke beläuft sich auf 800 bis 900 Millionen Franken pro Jahr. Und wie soll die Lücke gestopft werden? Der Bundesrat macht hier drei Vorschläge, welche zum Teil für die öV-Nutzer direkt im Portemonnaie spürbar werden.

1) Erhöhung der Fahrpreise: 300 Millionen Franken pro Jahr sollen aus der Stärkung der Nutzerfinanzierung über eine zweistufige Erhöhung der Trassenpreise (bis 2017) generiert werden. Laut Vernehmlassungsbericht „dürfte dies zu durchschnittlichen Tarifierhöhungen von

>>>



Immer teurere Billette für Zugreisende: Selbst von Aufschlägen um 20 Prozent ist die Rede .

Bild: SBB

>>> schätzungsweise 10 bis 12 Prozent führen.“ Interessant ist, dass der Bundesrat an diesem Punkt eindeutig für die äusserst umstrittenen nachfrage-abhängigen Tarife plädiert. „Damit die bestehenden Kapazitäten optimal ausgelastet werden, sollten die Tarife sowohl die Nachfrage berücksichtigen (u. a. Spitzen- und Randzeiten), aber auch in Bereichen ansetzen, wo in den letzten Jahren das Tarifniveau tief gehalten wurde.“ Letztere Aussage ist als klare Aufforderung zu lesen, etwa das Generalabonnement stark zu verteuern.

2) Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs: Durch die Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs auf das Preisniveau eines öV-Verbandabonnements entsprechend einem Maximalbetrag von 800 Franken pro Jahr erhöhen sich die Einnahmen der direkten Bundessteuer um rund 250 Millionen Franken. Diese Mehreinnahmen sollen dem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zufließen.

3) Mehr Beiträge von Kantonen: 300 Millionen Franken pro Jahr sollen schliesslich durch Beiträge der Kantone finanziert werden. Die Details für den entsprechenden Verteilerschlüssel sollen von einer Arbeitsgruppe Bund-Kantone ausgearbeitet werden. Generell hält der Bundesrat fest, dass die Kantone von einer guten, überregionalen Anbindung mit öffentlichem Verkehr profitieren.

Die Vorschläge machen klar, dass die Lasten der Finanzierung direkt auf die Nutzerinnen und Nutzer abgewälzt werden sollen. Der Bundesrat lehnt eine Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene, wie sie etwa die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ fordert, klar ab.

Gegen Zuschläge

Die SBB haben die Steilvorlage aus dem Bundesrat bereits dankbar zur Kenntnis genommen. Sie sehen sich bestätigt, künftig vermehrt Preiserhöhungen in Betracht zu ziehen.

SBB-Chef Andreas Meyer spricht schon lange von jährlichen Preiserhöhungen in Höhe von 3 Prozent. SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi kann sich auch differenzierte Preise je nach Geschwindigkeit und Qualität eines Zuges vorstellen. „Ein Preisunterschied von 20 Prozent je nach Geschwindigkeit ist durchaus möglich“, hielt Gygi in der Sonntagspresse fest.

Pro Bahn Schweiz als Interessensvertretung der Bahnkunden fordert hingegen, dass Billettpreiserhöhungen mit Augenmass angewandt werden. Eine Umfrage von Pro Bahn Schweiz hat ergeben, dass der Billettpreis bereits heute als (zu) hoch erachtet wird. Gar nichts hält Pro Bahn Schweiz von Zuschlägen auf gewissen Zügen. Denn der offene Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln – etwa über das Generalabonnement oder die Tageskarte – ist

einer der Trümpfe des Schweizer Systems. Positiver wird eine Erhöhung der Mehrwertsteuer gesehen, die der Bundesrat allerdings explizit ausgeschlossen hat, weil sie nicht „eine verursachergerechte Finanzierungsquelle“ darstellt. Die Frage, wie stark das GA aufschlagen soll und kann, wird auch verbandsintern kontrovers diskutiert.

Skeptisch ist man beim Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), dem nationalen Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Der neue VÖV-Chef Ueli Stüchelberger hält einen Aufschlag von 10 Prozent auf Zugbillette für Infrastrukturausbauten für „zu viel.“ Sein mittlerweile pensionierter Vorgänger Peter Vollmer hat in einem Interview mit der Zeitung „20 Minuten“ erklärt, er begrüsse es, dass der Bund mit dem FABI den Bedarf von zusätzlichem Geld für den öV anerkenne. Aber: „Mit der Finanzierung über die Nutzer macht es sich der Bundesrat zu einfach.“ Falls der Bund (etwa bei den Trassenpreisen) eine Erhöhung um 10 Prozent verlange, stiegen die Billettpreise in den nächsten fünf Jahren um 20 Prozent. „Da sind wir klar dagegen.“ Auch Vollmer kommt im Übrigen zum Schluss, dass Lösungen wie Tickets mit Zugsbindungen nicht kundenfreundlich wären. Sicher ist: Die Frage von Tarifen, Zuschlägen und Zugsbindungen wird die öV-Debatte der kommenden Jahre bestimmen.

Wie die Attraktivität des GA gestiegen ist

Immer mehr GAs, immer mehr gefahrene Personenkilometer. Die Fakten zum Generalabonnement.

Anzahl GAs im Umlauf

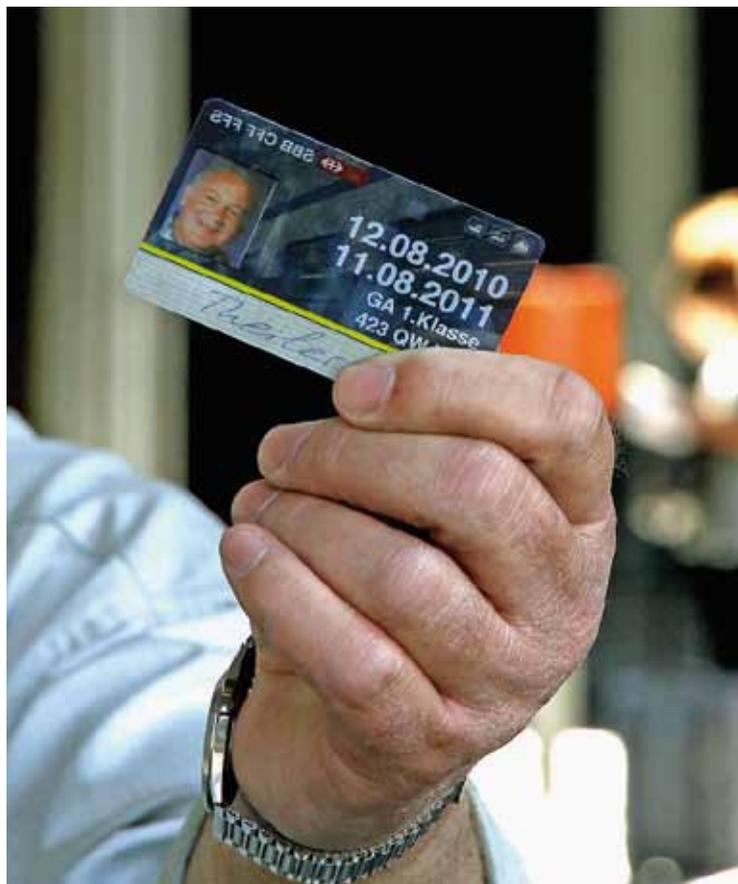
	Anzahl	Anteil 1. Klasse
GA Erwachsene	146 700	19,4%
GA Junior	88 900	1,5%
GA Senior	60 500	16,3%
GA Partner + Familia	100 700	5,9%
Diverse GA	26 700	14,0%
Total	423 500	11,5%

Jüngste Entwicklung der Anzahl GAs

2001:	235 000
2006:	317 000
2007:	345 000
2008:	375 000
2009:	400 000
2010:	429 000

Anteil der Kunden, die mit einem GA unterwegs sind

Die SBB gehen davon aus, dass durchschnittlich rund 40% aller in SBB-Zügen zurückgelegten Personenkilometer von Reisenden konsumiert werden, die im Besitz eines GA sind.



Im Visier der Verkehrsunternehmen: Die beliebten GAs.

Bild: PBS

Vorgesehene GA-Preiserhöhungen auf 11.12.2011

	1. Klasse				2. Klasse			
	Preis aktuell in CHF	neuer Preis in CHF	Preiserhöhung in CHF	Preiserhöhung in %	Preis aktuell in CHF	neuer Preis in CHF	Preiserhöhung in CHF	Preiserhöhung in %
GA Erwachsene	5150	5350	200	3,9%	3300	3350	50	1,5%
GA Junior/Studierende	3850	4000	150	3,9%	2400	2450	50	2,1%
GA Senior	4000	4200	200	5,0%	2550	2600	50	2,0%
GA für Reisende mit einer Behinderung	3500	3550	50	1,4%	2200	2200	0	0%
GA-Plus Familia Partner	2900	3050	150	5,2%	1850	1900	50	2,7%
GA-Plus Familia Kind	2500	2500	0	0,0%	620	620	0	0%
GA-Plus Familia Jugend	2500	2500	0	0,0%	830	830	0	0%
GA-Plus Duo Partner	3500	3700	200	5,7%	2'300	2350	50	2,2%
GA Kind	2500	2500	0	0,0%	1'500	1500	0	0%
GA Firmen	8550	8800	250	2,9%	5'400	5500	100	1,9%
GA Lernende	–	–	–	–	1'700	1750	50	2,9%
GA Hund	–	–	–	–	700	720	20	2,9%

Quelle: SBB

Preiserhöhungen Einhalt gebieten

Pro Bahn Schweiz verfolgt die ständige Anhebung der Tarife mit Skepsis.

Kurt Schreiber Billettpreise im Gleichschritt mit der Teuerung? Nach diesem Motto gestalten die SBB neuerdings ihre Tarife. Jährlich soll es ein wenig mehr sein. Dieses Mal vor allem bei den Billetten und Tageskarten der ersten Klasse sowie bei den Generalabonnements und auch bei den Tageskarten Gemeinden. Pro Bahn Schweiz steht den angekündigten Tarifierhöhungen skeptisch gegenüber.

In den achtziger Jahren beherrschte das Waldsterben die Schlagzeilen in der Presse. Es musste etwas für die Umwelt unternommen werden – so entstand ein Halbtaxabonnements, das nun plötzlich nur noch 100 anstatt 360 Franken pro Jahr kostete. Ebenso sind die Generalabonnements gefördert worden. Damit ist das ganze Tarifgefüge der öffentlichen Verkehrsmittel ins Rutschen geraten, was nun seit etwa einem Jahr gestoppt werden soll.

Der „Fluch“ der guten Tat

Ein ebensolcher „Fluch“ lastet auf den Tageskarten Gemeinden. Sie helfen zwar mit, die Bevölkerung auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bringen, kannibalisieren aber die normalen

Tarife für die Tageskarten zu den Halbtaxabonnements. Trotzdem: Gute Taten sind gute Absichten – sie helfen mit, dass freiwillig auf öffentliche Verkehrsmittel ein- und umgestiegen wird. Dieses Umsteigen hat einen Preis, der nicht mit Franken und Rappen verrechnet werden kann, aber der Umwelt zugute kommt.

Einmal mehr trifft es die Inhaberinnen der Generalabonnements: In der ersten Klasse sollen sie 4,3% und in der zweiten Klasse 1,7% mehr bezahlen. Wenn dann noch aus der Presse entnommen werden muss, dass es Kunden gibt, die zu Sonderkonditionen an Fussballspiele gefahren werden und einzelne davon als Gegenleistung Millionenschäden verursachen, darf gefragt werden, wo denn da noch die Logik bleibt.

Infrastrukturausbauten zweimal bezahlen?

Mit Milliardenbeträgen soll die Bahn schliesslich befähigt werden, auf die Herausforderungen der Zukunft zu reagieren. Dafür werden Finanzmit-

tel aus verschiedensten Quellen eingesetzt. Sie stammen auch aus allgemeinen Steuermitteln, welche von der Bevölkerung und den Unternehmen erbracht worden sind. Wenn nun Bahnbetreiber bei jeder Gelegenheit argumentieren, dass an die steigenden Infrastrukturkosten im öffentlichen Verkehr alle Beteiligten ihren Beitrag zu leisten hätten, seien hier die verschiedenen Finanzierungsquellen inkl. Beiträge aus dem Strassenverkehr in Erinnerung gerufen.

Das Gleiche gilt für die Rollmaterialbeschaffung. Dank mehr Rollmaterial entstehen im Lauf der Zeit auch mehr Einnahmen. In der Vergangenheit hatte die Bahn verschiedenste Investitionsschübe zu bewältigen, beispielsweise bei der Einführung der Einheitswagen in den Sechzigerjahren oder bei der Erneuerung des Lokomotivparks um die Jahrtausendwende. Auch damals wurden zwar Preisanpassungen vorgenommen, sie hielten sich aber in Grenzen. Es ist zu wünschen, dass dies auch für die Zukunft gilt.

Augenmass statt Vorschlaghammer

Pro Bahn Schweiz wollte im Rahmen einer Umfrage wissen, wie sich die Passagiere zum Problem der Finanzierung der Bahninfrastruktur stellen. Das Resultat ist klar und eindeutig. 82 % der Befragten lehnen eine über das normale Mass hinausgehende generelle Preiserhöhung ab. Andere Finanzierungsquellen sind durchaus denkbar: Mehr als die Hälfte der Befragten hält beispielsweise eine Erhöhung der Mehrwertsteuer um ein weiteres Promille als zumutbar. Weniger Begeisterung löst die Aufhebung des Fahrkostenabzugs bei der Steuererklärung aus, einem teilweisen Verzicht könnten sich 11 %, einem gänzlichen Verzicht 12 % anschliessen. Der Erhebung einer Lohnabgabe von 0,2 % ähnlich wie bei der AHV, könnte sich immerhin etwas mehr als ein Fünftel der Befragten anschliessen. Das Resultat zeigt eines klar auf: Hier muss mit Augenmass und nicht mit dem Vorschlaghammer vorgegangen werden! ks

ST4	16.24	Oberentfelden	Muhlen	SCHOEFTLAND	13
ST4	16.26	Suhr Oberkulm	Reinach AG	MENZIKEN	12
ICN	16.30	Olten	Solothurn Biel	GENEVE - AEROPORT	4
ICN	16.30	Zürich HB	Flughafen Winterthur	ST. GALLEN	3
S29	16.34	Rapperswil	Brugg AG	TURGI	1
IR	16.37	Sissach	Liestal	BASEL SBB	4



Umstrittener Vorschlag: Pendler sollen weniger Fahrkosten abziehen können.

Bild: SBB

Sind die GA zu billig?

Im Jahre 2011 ein Reizthema: Müssen die GA überproportional verteuert werden? Ein Blick zurück eröffnet manchmal neue Blickwinkel.

Res Theiler Ein Nachdruck von 1914, Kursbuch Bürkli, zeigt das folgende Preisschema. Wichtig ist dabei, dass der Landesindex der Konsumentenpreise im Juni 1914 auf 100 stand.

17 Jahre später, im Sommer 1931, hatte sich der Landesindex der Konsumentenpreise erst auf 150 erhöht. Die Preise für die GA hatten aber bereits einen Höhenflug hinter sich.

Neu waren nun auch Halbtax-Abos erhältlich, allerdings nach Klassen getrennt.

Und fürs Jahr 2010 steht der Landesindex der Konsumentenpreise auf 1050. Einfach überlegt also 10,5 Mal höher als zu Beginn des ersten Weltkrieges, und sieben Mal höher als während der grossen Wirtschaftskrise. – Rechne!

Eine einfache Rechnung ergibt auf dieser Basis einen Preis für ein GA zweiter Klasse (auf der Basis der 3. Klasse 1914) von Fr. 4200.– respektive von eindrücklichen Fr. 7260.– verglichen mit 1931. Für die erste Klasse (auf der Basis der Preise für die 2. Klasse früher) errechne ich Fr. 5880.– respektive Fr. 13 560.–!

Übrigens würde das Halbtaxabo heute nach diesen Massstäben mindestens Fr. 1694.– pro Jahr kosten.

7. Schweizerische Generalabonnements
gültig zu beliebigen Fahrten auf den beteiligten Bahnlinien und Seen werden zu folgenden Preisen ausgegeben:

α) für eine Person mit Gültigkeitsdauer	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
von 15 Tagen	zu Fr. 100.—	Fr. 70.—	Fr. 50.—
„ 30 „	„ 150.—	„ 105.—	„ 75.—
„ 45 „	„ 200.—	„ 140.—	„ 100.—
„ 3 Monaten	„ 320.—	„ 225.—	„ 160.—
„ 6 „	„ 510.—	„ 360.—	„ 255.—
„ 12 „	„ 800.—	„ 560.—	„ 400.—

h) Generalabonnements. Diese werden zu folgenden Preisen ausgegeben:

1) für eine Person:	Ohne Schnellzugzuschlag:			Mit Schnellzugzuschlag:		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
für 8 Tage	Fr. —	—	—	132	92	67
„ 15 „	—	—	—	182	127	92
„ 30 „	—	—	—	312	222	157
„ 3 Monate	602	422	302	692	487	347
„ 12 „	1802	1262	902	2072	1452	1037
2) für zwei Personen derselben Geschäftsfirma:						
für 3 Monate	Fr. 802	582	402	922	647	462
„ 12 „	2402	1682	1202	2762	1937	1382

Ausserdem ist für jedes Abonnement beim Bezug eine Hinterlage von Fr. 10.— zu entrichten, die bei Rückgabe des Abonnements am ersten Tage nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer, spätestens bis 14 Uhr, rückerstattet wird.

Die Generalabonnementskarten berechtigen den Inhaber zur Ausführung von beliebigen Fahrten auf den Bundesbahnen und den meisten schweizerischen privaten Bahn- und Dampfschiffunternehmungen. Auf einigen andern, am Generalabonnements-tarif nicht beteiligten Transportunternehmungen geniessen die Inhaber von solchen Abonnements Ermässigungen von 10–50% auf den gewöhnlichen Fahrpreisen.

i) Abonnements zum Bezuge halber Billette. Diese werden zu folgende Preisen ausgegeben:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
für 3 Monate	Fr. 152	Fr. 107	Fr. 77
„ 12 „	„ 482	„ 342	„ 242

Streckenabonnemente für Langstrecken-Pendler

Mehr Kostenwahrheit und Rettung des GA. Ein Vorschlag.

Hans Bosshard Bundesrätin Doris Leuthard brandmarkt die immer grösseren Pendlerdistanzen, und die SBB beklagen den zu tiefen km-Ertrag des GA. Dem Vernehmen nach reisen rund 25 Prozent der Generalabonnenten wenig, 50 Prozent nutzen das GA einigermaßen adäquat, während etwa 25 Prozent als Profiteure gelten.

Pendler Bern–Zürich oder umgekehrt legen in einer Woche zu 5 Arbeitstagen 1640 Tarif-km zurück, in einem Jahr (46 Wochen, bei 4 Wochen Ferien und 2 Wochen Feiertage/Militär/Krankheit) 75 440 km, inkl. Freizeitreisen etwa 80 000 km. Dafür werden in der 2. Kl. 3300 Fr. bezahlt, pro km somit 4,1 Rp. Die Retourfahrt Bern–Zürich mit GA kostet Fr. 13.50 (2x 164x 4,1 Rp.), S-Bahnen, Tram und Bus inbegriffen, und dies in der Stosszeit. Bei längeren Distanzen ist das GA deutlich günstiger als ein Streckenabonnement (Bern–Zü-

rich 3300 statt 3987 Fr. in der 2. Kl., 5150 statt 6579 Fr. in der 1. Kl.). Bei jeder Tarifrunde wird deshalb das GA überdurchschnittlich verteuert:

	2. Klasse	1. Klasse
01.01.1995	2600 Fr.	4200 Fr.
12.12.2010	3300 Fr.	5150 Fr.

Die Erhöhung in 16 Jahren beträgt 26,9% (2. Kl.) bzw. 22,6% (1. Kl.), GA Senior 37,8% bzw. 37,9%. In der gleichen Zeit verteuerte sich der Einzelreiseverkehr mit gewöhnlichen Billetten um 14,2%, während sich die Teuerung gemäss Landesindex der Konsumentenpreise auf 15,4% belief.

Selbst eine weitere Tarifsteigerung beim GA um erhebliche 10% auf 3600 Fr. würde nur einen Retourpreis Bern–Zürich von Fr. 14.80

bewirken und den Bahnen zu geringe Mehrerträge bringen. Auf diesem Weg ist das Problem nicht zu lösen, zumal sich dabei ein Teil der Nicht-Pendler das GA nicht mehr leisten würde oder könnte.

Daraus ergibt sich folgender Vorschlag: Beschränkung des GA auf den Nahbereich (täglich gültig, eine oder mehrere Zonen) sowie landesweit 100 oder 150 (Varianten) frei wählbare Tage. Damit wären die Langstrecken-Pendler gezwungen, die teureren Streckenabonnemente zu kaufen.

Als Folge würde ein Teil der Pendler den Wohnsitz wechseln, der andere Teil zur Kostenwahrheit im Verkehr beitragen. Das Erschweren für die GA-Kundschaft, die Tageskarten abstempeln zu müssen, ist zumutbar, eine spätere elektronische Lösung denkbar.

Ein Gastkommentar von Peter Krebs*

Weiter wie bisher?

Zug-Pendler zur Kasse bitten?

Was müssen sich die Pendlerinnen und Pendler, die mit dem Zug zur Arbeit fahren, nicht alles anhören: Sie reisen zu billig, zu weit, und müssten mit Tarifierhöhungen zur Raison gebracht werden. Ausserdem seien sie Schuld an der Zersiedelung des Landes. Das tönt gut. Aber es ist Habakuk. Es lenkt von den wirklichen Schwachstellen ab. Davon zum Beispiel, dass in der Schweiz die Bauzonen zu gross sind, dass immer noch zwei Drittel aller Reisedistanzen mit dem Privatauto zurückgelegt werden und man rasch übers Wochenende nach London fliegt. Zu einem Preis, der einem Bahnbillett 2. Klasse von Zürich nach Lausanne entspricht.

Die Schweiz steht vor dem Entscheid, wie sie ihre Verkehrsnetze weiter ausbauen will. Im Prinzip weiss man, dass es nicht so weitergehen kann. Die Mobilität wächst uns über den Kopf. Das Erdöl geht zur Neige, das Klima sollte gerettet werden. Folglich wäre ein Umsteigen auf die Bahn anzustreben. Der Bundesrat will aber die Gelder für den Ausbau der Autobahn sogar stärker aufstocken als jene für die Bahn. Das ist nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch unvernünftig. Schon heute gehen im Strassenverkehr viele Arbeitsstunden unproduktiv verloren, die man im Zug nutzen könnte. Und wenn nach dem Peak Oil die Treibstoffpreise anziehen, wird die Wirtschaft froh sein um eine leistungsfähige Alternative. Es ist unbegreiflich, warum die Wirtschaftsverbände sich immer noch stärker für die Strasse einsetzen als für die Schiene. Volkswirtschaftliche gesehen kommt nicht die Bahn teuer zu stehen, sondern die Tatsache, dass beide Netze parallel ausgebaut werden. Das kostet erstens das Doppelte und entzieht zweitens dem Schienenverkehr Reisende, Güter und damit Erträge. Die Lächer können dann wieder die Steuerzahler stopfen – oder die Pendlerinnen. Gewiss funktioniert die kurzlebige Politik meist nicht so – aber wie wäre es, wenn sie diesmal handeln würde, bevor die Katastrophe da ist?

**Peter Krebs ist Chefredaktor des VCS-Magazins*



ÖV-Land Schweiz: Die Preisdebatte beschäftigt auch die Romandie.

Bild: SBB

«Quel est le juste prix du billet de train?»

Pro Bahn Schweiz (PBS) war eingeladen, an einem Symposium in der Westschweiz ihren Standpunkt zur Mitfinanzierung der öV-Mobilität einzubringen.

Kaspar P. Woker Im Rahmen einer repräsentativen Umfrage der Fédération Romande des Consommateurs vom Sommer 2010 gaben mehr als die Hälfte der Personen in der französischen Schweiz, die nie einen Zug benutzen, die (zu hohen) Tarife als Grund für ihren Bahn-Verzicht an. Wo wäre somit der richtige Preis eines Bahnbillettes anzusiedeln? Dieser Frage ging ein Symposium in Yverdon am 5. November 2010 unter der Ägide von Oustrail, der Lobby-Organisation für den Schienenverkehr der Westschweizer Kantone, nach.

Aufschlussreich ist die Darlegung des SBB-Vertreters, wie sich der Billettpreis zusammensetzt: 20% Infrastrukturbenutzung, 26% Rollmaterial, 22% Bereitstellung und Führung der Züge, 21% allgemeine Kosten und allein 11% für den Verkauf. Das Problem dabei ist, dass die Kosten stetig steigen – deutlich höhere Kostenbeteiligung der Reisenden für die Benützung der Infrastruktur ist angesagt – die Erträge aber plafoniert sind. Grund dafür ist das (zu günstige) Generalabonnement. Vielreisende und Pendler legen heute immer weitere Distanzen zurück, der Ertrag pro Kilometer erodiert damit bedenklich.

Genau dort setzte der Ansatz des Pro-Bahn-Schweiz-Vertreters an, welcher die Idee eines Zuschlages auf dem GA für die meistfrequen-

tierten IC-Züge auf den Achsen Zürich–Bern/Basel und Lausanne–Genf ins Spiel brachte (vgl. InfoForum 3/10). Ganz klar hielt er fest, dass weder das Halbtax-Abo als Eintrittsbillett zum öV, noch der Tarif für Einzelreisende oder das GA bei Benützung auf schwächer ausgelasteten Linien (Jura, Glarnerland, etc.) übermässig verteuert werden dürfen. Ebenso deutlich ist das Postulat von PBS, dass Preiserhöhungen für die steigende Mobilität nicht einseitig zu Lasten des öV gehen dürfen, sondern die Mobilität auf der Strasse mindestens genauso stark zur Kasse gebeten werden muss. Dazu beitragen soll auch die Streichung des heute quer in der Landschaft liegenden Steuerabzugs für Pendler.

www.oustrail.ch

Welcher Preis für das GA?

Fahren GA-Besitzer zu günstig? Muss der Preis stark angehoben werden? Wenn ja, um wie viel? Oder vergrault man somit ÖV-Kunden? Wie soll die Bahninfrastruktur in Zukunft finanziert werden? Schreiben Sie uns Ihre Meinung: info@pro-bahn.ch

„Wir fallen aus dem üblichen Rahmen“

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) bietet mit dem Voralpen-Express (VAE) ein einzigartiges Produkt an. Touristen steuern 40 Prozent des Umsatzes bei - ein absoluter Spitzenwert für eine Normalspurbahn. SOB-Chef Thomas Küchler sieht Potential für ähnliche Vorhaben im Regionalverkehr – etwa am Gotthard.



Thomas Küchler.

Interview: Res Theiler Pro Bahn Schweiz: Südostbahn, diesen Begriff kennen Eingeweihte. Der Zug Voralpen-Express, der stündlich Romanshorn mit Luzern verbindet, ist hingegen weitherum bekannt. Wie wichtig ist der VAE für Ihr Unternehmen?

Thomas Küchler: Der VAE ist für uns ein eminent wichtiges Standbein. Er repräsentiert auf der Einnahmenseite 50 Prozent unseres Geschäfts. Rund 40 Prozent davon entfallen auf den touristischen Verkehr. Der VAE vereint in sich aber drei Produkte: Interregio, Tourismus sowie Erschliessung der Regionen. Normalspurbahnen haben sonst, wie die SBB deutlich zeigen, Fernverkehr und Regionalverkehr; wir fallen da also klar aus dem üblichen Rahmen.

Weil wir den VAE so ausgestalten können, wird er für die Besteller, Bund und Kantone, interessant, denn ein schöner Teil der Grundlast wird über den Tourismus finanziert. Ausser dem „Lötschberger“ sind wir die einzige Normalspurbahn mit einem solchen Mix. Auf diesem Mix basiert unsere Strategie, den Benutzeranteil an den Kosten dank diesem guten Tourismusgeschäft zu erhöhen, den Steuerzahler damit zu entlasten.

Grundlagen für unser Produkt sind ein entsprechendes Liniennetz wie auch entsprechendes Rollmaterial. Vom Bodensee über den Zürichsee an den Vierwaldstättersee, in dieser touristischen Diagonale lassen sich viele

Facetten der Schweiz entdecken – eine Kette von landschaftlichen und anderen Perlen. Wir sind ganz klar auf Fahrgäste, vor allem aus der Deutschschweiz, ausgerichtet. Uns hilft die Anbindung an attraktive Knoten wie St. Gallen, Arth-Goldau oder Luzern, so sind wir einfach und schnell zu erreichen. Übrigens, der Halt beim Verkehrshaus in Luzern ist auch ein Highlight in unserem Angebot.

Nebst der attraktiven Landschaft braucht es aber auch die zündende Idee.

Gut, das stimmt. Da haben meine Vorgänger oder zum Beispiel ETH-Professor Weidmann, der damals bei den SBB arbeitete, ihre Verdienste, dass dieses Produkt so gestaltet werden konnte. Die Grundphilosophie war eben die Mischung aus Tourismus und anderen Verkehren.

Wir sehen dank unserem etwas anderen Blickwinkel, dass es heute in der Schweiz das Potential für weitere solche Produkte gibt. Statt also Regionallinien rein durch die Besteller, finanzieren zu lassen, könnte mit einer geschickten Mischung der Tourismusanteil helfen, Regionen zu erschliessen, die vom Abhängen bedroht sind. Ich denke beispielsweise an die Gotthard-Bergstrecke nach der Eröffnung des Basistunnels.

Wir als kleine Bahnunternehmung würden uns gerne, zusammen mit Partnern der Auf-

gabe stellen, den öV dort gezielt und entsprechend unseren bisherigen Erfahrungen auszubauen. Unser VAE könnte ein Vorbild für ein neuartiges Produkt sein, das hilft, den öV auch in Randregionen zu stärken.

Im Sinne der Weiterentwicklung des gesamten öV-Systems muss man sich solchen Überlegungen stellen. Hier liegt unsere Chance etwas einzubringen; die SBB sind mehr auf standardisierte Produkte ausgerichtet. Für sie wäre ein solches Angebot zu klein – unsere Stärke ist es, ein innovatives Element ins Gesamtsystem einbringen zu können. Solche Optimierungen müssen wir noch vermehrt suchen. Es geht eben nicht nur um die Fahrplanoptimierung, sondern um die Suche und Realisierung von Synergien.

Ihre aktuellen Herausforderungen?

Wir sind daran, den erfolgreichen VAE in die nächste und übernächste Generation überzuführen. Wir stossen seit einiger Zeit an die Kapazitätsgrenzen. Pro Tag führen wir heute zwei bis drei Züge verstärkt. Betrieblich ist das mit einem enormen Mehraufwand verbunden, weil wir auf den steilen Rampen die Züge schieben müssen. Wir prüfen auf 2013 neues Konzept, in dem alle Kompositionen permanent um zwei Wagen verstärkt werden, aber wir werden damit künftig vorne und hinten eine Lokomotive haben. Nach unserer Planung werden wir das etwa fünf Jahre so betreiben, und dann werden wir voraussichtlich neue Fahrzeuge für den VAE einsetzen können.

Schliesslich ist vorgesehen, die bisherige VAE-Struktur mit einem Drittel SBB und zwei Dritteln SOB so zu ändern, dass wir ab 2013 den gesamten Betrieb übernehmen. Mit der Einführung der S-Bahn St. Gallen 2013 werden wir leider nur noch zwischen Luzern und St. Gallen fahren.

Themenwechsel: Was meinen Sie zur aktuellen Tarifdiskussion in der Schweiz?

Ich bin persönlich dezidiert der Meinung, dass wir in unseren Tarifen eher zu tief sind. >>>



Voralpen-Express bei der Einfahrt nach Arth-Goldau: Demnächst mit Weiterfahrt Richtung Süden?

Bilder: zVg

>>> Meine Begründung: Trotz all unseren Bemühungen und der guten Auslastung erreichen wir über die Tarifeinnahmen nur 35 bis 40 Prozent Kostendeckung. Zusammen mit den Einnahmen aus dem Tourismussektor sowie aus dem Güterverkehr kommen wir auf ziemlich genau 50 Prozent. Damit entsprechen wir exakt dem schweizerischen Mittel. Die andern 50 Prozent kommen also auch bei uns aus Steuergeldern.

Wenn ich die Entwicklung der letzten Jahre betrachte, mehr Passagiere, grössere Distanzen, so ist vor allem das GA hinsichtlich der Kostendeckung jenseits von Gut und Böse. Also müssen wir nicht generell alle Tarife gleich erhöhen, sehr wohl aber bei den Produkten, wo wir eine systematische Preiserosion beobachten. Ich möchte einfach nicht, dass die Schere zwischen Tarifertrag und Steuergeldern noch weiter aufgeht.

Nicht nur das Angebot, sondern auch die Qualität haben in den letzten Jahren massiv zugenommen. Ich schaue die Preisschübe beim Rollmaterial an, die durch die teils höheren Kundenansprüche verursacht werden, und überlege mir, wie sie finanziert werden sollen. Ein Beispiel: Der Einbau eines dynamischen



Tourismus hilft beim Voralpen-Express, einen schönen Teil der Grundlast zu finanzieren.

Bild: zVg

Kundeninformationssystem in unserer kleinen Flotte von etwa dreissig Einheiten kostet so viel wie der Betrieb einer dieser Einheiten während eines Jahres.

Deshalb finde ich, dass der Kunde für seine Wünsche, die wir ihm erfüllen, auch seinen Beitrag über die Fahrpreise leisten soll. Und dies

soll nicht über lineare Aufschläge übers ganze Angebot geschehen, sondern gezielt dort, wo die Kostendeckung am kleinsten ist. Ein touristischer Nutzer, der einmal unterwegs ist, trägt viel mehr zur Kostendeckung bei als zum Beispiel ein GA-Kunde auf der gleichen Strecke. Diese interne Quersubventionierung gefällt mir nicht.

STADLER
Cleverer Lösungen auf der Schiene



Die ZUGkunft gestalten wir!



Stadler Rail AG
Ernst-Stadler-Strasse 1
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Telefon +41 (0)71 626 20 20
stadler.rail@stadlerrail.com
www.stadlerrail.com

Wenn Ausflugsbahnen zu Pendlerbahnen werden

S-Bahn, Tram, Schiffe, Museumsbahnen: Die Region Zürich bietet eine grosse Vielfalt an interessanten Ausflügen mit dem öV.

Urs Schaffer In der Region Zürich werden immer mehr ehemalige Ausflugsbahnen zu Pendlerbahnen. Bäretswil und Dietikon verfügen je über einen Skilift und in der Ausflugsregion Atzmännig sind die Sportbahnen ganzjährig in Betrieb. In der weiteren Umgebung sind sowohl die Sportbahnen in den Flumserbergen und im Hoch-Ybrig gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar.

Verkehrsbetriebe Zürich und Ihre mitbetriebenen Unternehmen

Das Tram ist wohl kaum eine Ausflugsbahn, aber beispielsweise die Dolderbahn: Die im Jahre 1895 eröffnete Standseilbahn wurde in den Jahren 1972–1973 durch eine Zahnradbahn ersetzt. Standseilbahnen finden wir auch bei der Polybahn und der Seilbahn Rigiblick. Die als S18 verkehrende Forchbahn kann als Ausflugsbahn angesehen werden, zumindest im obersten Teil.

Unternehmen Sihltal Zürich Uetliberg SZU AG

Hier verhält es sich ähnlich, verkehren doch die S4 und die S10 sowohl als Pendlerbahnen wie auch auf den letzten Abschnitten als Ausflugsbahnen. Dem Zimmerbergbus kann gleiches attestiert werden. Die einzige Luftseilbahn in der Region Zürich werten wir als reine Ausflugsbahn. Eine Fahrt mit der Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg ist eine Reise wert. Im Sihltal ist vom April bis Oktober jeweils am letzten Sonntag im Monat ein historischer Dampfzug unterwegs.

Schiffe

Die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) verfügt über zwei Dampfschiffe, die Stadt Zürich (Escher Wyss 1909) und die Stadt Rapperswil (Escher Wyss 1914). Dazu gesellen sich elf Motorschiffe, welche zwischen 1952 und 2001 durch die Bodan Werft gebaut wurden. Das jüngste, die Panta Rhei wurde 2007 von der Firma Oeswag in Linz (Österreich) gebaut. Die drei Limmatboote Felix, Regula und Turicum gehören auch zur ZSG-Flotte.

Die Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee betreibt drei Motorschiffe. Ebenfalls verkehrt für Extrafahrten das Dampfschiff Greif. Das Dampfschiff Greif wurde 1895 durch Escher Wyss & Cie. in Zürich für den Greifensee gebaut. Es ist in den Jahren 1986-1988 nach den



Die betriebstüchtige Dampfbahn Bäretswil.

Bild: PBS

Originalplänen restauriert und wieder mit der Originaldampfmaschine ausgerüstet worden. Das Dampfschiff Greif ist das älteste und einzige mit Kohle befeuerte Dampfschiff in der öffentlichen Personenschiffahrt der Schweiz.

Die SZR, Züri-Rhy Schifffahrtsgesellschaft AG verfügt über drei Schiffe mit Möglichkeit der Restauration. Zur Flotte zählen auch drei Apéro-Partyboote. Die SZR verkehrt auf dem Rhein zwischen Ellikon und Rheinsfelden (bei Egli-sau). Der Abschnitt Schaffhausen bis Konstanz/Kreuzlingen wird von der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein betrieben.

Blick in die Vergangenheit

Im Kanton Zürich und dem angrenzenden Gebiet sind verschiedene Museumsbahnen unterwegs und im nördlichen Teil treffen wir immer wieder auf Spuren der Nationalbahn. So zum Beispiel beim Verein zur Erhaltung der Strecke Etwilen-Singen. Diese Strecke wurde nie elektrifiziert, daher ist auch kein Fahrdraht über die imposante Heimishofer-Brücke über den Rhein gespannt. Ein weiterer Zeuge aus dem National-

bahnzeitalter war bis vor kurzem in Dietikon zu bestaunen. Die Dampflok E 3/3 NOB 456 wurde 1894 von der damaligen SLM Winterthur erbaut und stand seit 1973 vor dem einstigen Bahnhöfchen der Spanischbrötlibahn. Sie wird nun in Balsthal wieder fahrtüchtig gemacht und wird anschliessend in Hochdorf für den Verein Historische Seetalbahn im Einsatz sein. Dampflokomotiven des Typs „Tigerli“ finden wir auch eine bei der Papierfabrik Perlen, zwei im Sihltal und der ehemalige „Lysser-Tiger“ ist im Südschwarzwald für die Kandertalbahn im Einsatz. Der Dampfbahnverein Zürcher Oberland verfügt derzeit über vier betriebstüchtige Dampflokomotiven. Diese sind jeden ersten und dritten Sonntag im Jahr im Einsatz. Für einen nostalgischen Ausflug bietet sich auch die Draisinensammlung Fricktal mit Lokdepot in Koblenz an. Der SBB-Tiger Nr. 8551 der ehemaligen Nationalbahn fand hier eine neue Heimat.

Leserinnen und Lesern, welche etwas grössere Maschinen bevorzugen, wird empfohlen, bei der Sauschwänzlebahn (nördlich von Schaffhausen) sowie bei SBB-Historic vorbeizusehen.



Im roten Gewand am Drahtseil durch wilde Natur: Die Reichenbachfallbahn (links) und Giessbachbahn (rechts).

Bilder: zVg

Historische Standseilbahnen über tosenden Wasserfällen

Die Reichenbachfallbahn und Giessbachbahn sind zwei Perlen im östlichen Berner Oberland.

Res Theiler Der Staubbachfall in Lauterbrunnen mag ja weltberühmt sein. Eine Kaskade von Fällen bietet dagegen der Giessbach, und wieder ein anderes Spektakel der Reichenbachfall in Meiringen. Kommt dazu, dass diese zwei Wasserfälle mit einmaligen historischen Standseilbahnen erschlossen werden – ein Besuch im östlichen Berner Oberland drängt sich also aus mindestens zwei Gründen auf.

1879 wurde die Giessbachbahn eröffnet, als Zubringer zwischen Schiffstation und dem rund hundert Meter höher liegenden Grandhotel. Sie ist die älteste Standseilbahn Europas. Ziemlich genau die halbe Strecke liegt auf einer Eisenbrücke über den Giessbach, mit einem wunderbaren Blick auf einen Teil der Fälle. Und da immer noch die originalen dreiachsigen Wagen fahren, ohne Fenster, kann der Reisende die Wassermassen ungefiltert sehen und hören. Schon nur dies ist eine Reise wert.

Abhängig vom Hotel

Zwanzig Jahre später fuhr die Bahn zum Reichenbachfall das erste Mal. Eine Bergstation fast im Nirgendwo, aber mit einer fantastischen Aussicht auf den 120 Meter hohen Wasserfall. Dieser Fall war früher bekannter, denn da er sich in der Mitte auffächerte, bot er ein ganz spezielles Spektakel. Und auch hier kann die Fahrt mit den Originalwagen gemacht werden, dem Reichenbach entlang. Braucht die Giessbachbahn trotz gemächlichem Tempo nur vier



Nostalgische Anfahrt zum Hotel Giessbach.

Minuten, so kann am Reichenbach das historische Fahrgefühl doch sieben Minuten lang genossen werden.

Peter Werren, der technische Leiter der beiden Bahnen: „Die Giessbachbahn ist hundertprozentig abhängig vom Hotel, die Reichenbachfallbahn vom Elektrizitätswerk.“ Das Hotel ist zwar längst mit einer Strasse erschlossen, aber die nostalgische Anfahrt mit Schiff und historischer Standseilbahn hat einen viel größeren Reiz. Das Elektrizitätswerk dagegen konnte gar nie anders als mit der Standseilbahn erschlossen werden, ein Strassenbau in diesem Gelände war ausgeschlossen. Beiden Bahnen gemeinsam ist, dass sie mit viel Umsicht und Liebe zum Detail modernisiert wurden.

Blühendes Meiringen

Die Entstehungsgeschichte der Reichenbachfallbahn ist exemplarisch für die Entwicklung

des Tourismus im Berner Oberland. Peter Werren: „Der Reichenbachfall war gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein Muss für Besucher der Schweiz. Meiringen war damals ein blühender Touristenort. Der Besitzer des Hotel Schwendi, oberhalb der Talebene gegen den Wasserfall zu gelegen, verlangte fünfzig Rappen Eintritt für das letzte Wegstück. In einem Kiosk verkaufte er dazu Produkte aus der Region. Der Hotelier unten am Reichenbach setzte sich zum Ziel, den Touristen den Zugang zum Wasserfall zu erleichtern – da er von Beruf Ingenieur war, in eine Hotelierfamilie eingeehert hatte, war für ihn der Bau einer Standseilbahn die logische Lösung. Er verlangte Fr. 1.50 für eine Retourfahrt, und so war der Streit zwischen den beiden Anbietern wie vorprogrammiert. Bis vor Bundesgericht bekämpften sich die zwei während den folgenden Jahren. Der Hotelier unten nutzte von Beginn weg die Elektrizität, nicht nur für die Bahn, sondern pries sie auch als Spezialität im Hotelprospekt an.“

Bleibt noch zu erwähnen, dass der Reichenbachfall auch ein ganz wichtiger Ort für Sherlock Holmes ist. Dort fand ja der Kampf mit seinem erbitterten Gegner Professor Moriarty statt. Ein Stern an der der Bergstation gegenüberliegenden Wand, in schwindelerregender Höhe über dem Reichenbach, bezeichnet die Stelle genau. Wer mehr wissen will, tut gut, nach der Rückkehr im Dorf Meiringen das kleine, aber feine Sherlock Holmes-Museum zu besuchen.

Mehr Sommertourismus für die Bergbahnen

Ueli Stückelberger, der neue Präsident des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) und des Verbands Seilbahnen Schweiz (SBS), zur Konkurrenz zwischen Städten und Bergen.



Ueli Stückelberger.

Wagen Sie einen Ausblick: In welche Richtung entwickelt sich die Bergbahnbranche?

Man kann nicht die ganze Branche über einen Leisten schlagen. Bei den klassischen Wintersportgebieten geht es sicher primär um die Erneuerung und Erhaltung von Anlagen, inklusive Beschneigung. Dann sehe ich aber auch einen neuen Bereich. Ich bin überzeugt, dass der ganze Sommertourismus zunehmen wird. Das ist eine grosse, erkannte Chance für die Bergbahnen.

Mit dem Sommertourismus tut sich die Branche aber noch etwas schwer. Wo stehen die Bahnen in diesem Prozess?

Es ist enorm viel in Bewegung. So werden zum Beispiel die Unesco-Welterbe-Stätten aktiv als

Wandergebiete beworben, zudem werden innovative Bahnen wie die Cabriobahn auf Stanserhorn entwickelt. Allerdings entstehen in den Städten mit Einkaufszentren wie dem Westside in Bern Erlebnis- und Freizeitangebote, die die Angebote in den Bergen konkurrenzieren. Der Tagesausflügler entscheidet sich für das eine oder das andere.

Der boomende Städtetourismus geht also teilweise auf Kosten des Bergtourismus.

Ja, teilweise. Eine meiner Kernaufgaben ist deshalb, den Städtern die Schönheit und Vielfältigkeit der Bergwelt wieder näher zu bringen. Leider ist es nicht mehr selbstverständlich, dass die Leute die Berge kennen und schätzen. Das drückt sich auch im Wintersport aus. Immer weniger Jugendliche fahren Ski. Deshalb haben wir

zusammen mit dem Bundesamt für Sport, den involvierten Verbänden und der Lehrerschaft eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Sie soll Wege aufzeigen, damit es künftig wieder einfacher wird, Skischullager zu organisieren.

*Interview: Theres Lagler,
Hotel- und Tourismusrevue,
Nachdruck mit freundlicher
Genehmigung der htr*



Sicher.
Unabhängig.
Leistungsstark.

VVST
Elisabethenanlage 25
Postfach
CH-4002 Basel

info@vst.ch
www.vst.ch

Unterwegs im Baselbiet

Einige Wandervorschläge für Personen, die mit dem öV unterwegs sind (Autor: Reto Hostettler).

1. Von Eptingen über die Challhöchi nach Ifenthal und Hauenstein oder Trimbach

Start in Eptingen. Buslinie 107 ab Sissach (Anschlüsse von den IR ab Zürich–Lenzburg–Aarau oder IR und S3 ab Basel). Wanderung ab Eptingen auf ausgeschildertem Weg (Achtung: Schreibweise Chall oder Kall) zum ersten Zwischenziel Chall (Bauernhof mit Bergwirtschaft). Ab da kurzer Fussweg zur Challhöchi (848 müM). Dieser Pass wurde schon in vorgeschichtlicher Zeit begangen. Später verlor er an Bedeutung, als der obere Hauenstein (Balsthal–Langenbruck–Waldenburg) durch die Römer mit einer Strasse überwunden wurde.

Auf der anderen Seite liegt der untere Hauenstein (Sissach–Läufelfingen–Olten). Auf der anderen Seite liegt der untere Hauenstein (Sissach–Läufelfingen–Olten). Beide Hauensteine sagen es mit ihren Namen, dass es auf den Alternativrouten zu unserer Variante nötig war, für den Bau von Fahrstrassen Felsen (Steine) wegzuräumen (Hauen...).

Solange man diese Arbeiten scheute, wurde die grössere Höhe des Challpasses in Kauf genommen. Heute ist es auf dem Chall ruhig geworden. Zwar hat die Autobahn A2 wieder ungefähr diesen Weg eingeschlagen. Sie unterquert aber den Jura mit dem Belchentunnel (Eptingen–Egerkingen).

Unsere Wanderung folgt nun ab der Challhöchi dem Weg nach Ifenthal, Hauenstein oder zum Rankbrünneli nach Trimbach. Wir haben noch eine dritte Möglichkeit: Wir gehen ab der Challhöchi südwärts zum General Wille-Haus. In dieser Gegend wurde im Ersten Weltkrieg die Fortifikation Hauenstein erstellt. In dieser Zeit entstanden viele Bunker und Fahrstrassen. Wer also nicht den Weg nach Ifenthal–Hauenstein, sondern den zum Wille-Haus einschlägt, findet den Weg über Ängstein nach Trimbach.

Anschlüsse an den öffentlichen Verkehr findet der Wanderer in Hauenstein (Bus nach Olten) und in Trimbach (S9 nach Olten oder Sissach oder den Bus nach Olten).

Landeskarte 1:25000 Blatt Hauenstein 1088
Wanderzeit: 3 bis 4 Stunden
Höhendifferenz: 280 m hinauf, 320 m abwärts

Nach dem Aufstieg:
Spektakuläre Aussicht von der Thürnerfluh.
Bild: zVg

2. Von Läufelfingen zur Belchenfluh und durch die Tüfelschlucht nach Hägendorf

In Läufelfingen verlässt man die S9 ab Sissach oder Olten. Man folgt den ausgeschilderten Wanderwegen zum Schmutzberg und zur Challhöchi (Bergwirtschaft). Ab dann folgt man dem Weg zur Belchenweid. Dann auf einem Fussweg zum Chilchzimmer-Sattel und schliesslich zur Belchenfluh. Von hier aus hat man eine herrliche Sicht bis ins Elsass, den Schwarzwald und bis an die Alpen. Man sieht weit ins Mittel-land hinein.

Nach diesem herrlichen Kulminationspunkt geht es wieder talwärts, wobei wir verschiedene Varianten haben:

Über den Chichzimmersattel zur Gwidemhöchi, Allerheiligenberg und durch die Tüfelschlucht nach Hägendorf.

Über den Chichzimmersattel nach Oberbelchen (Bergwirtschaft) und nach Eptingen

In Hägendorf hat man Anschluss an die SBB nach Olten und Solothurn.

Landeskarte 1:25000 Blatt Hauenstein 1088
Wanderzeit: 4 bis 6 Stunden
Höhendifferenz: 532 m hinauf, 668 m abwärts

3. Von Sissach nach Sommerau über die Thürnerfluh

Vom Bahnhof Sissach (Ausgang Gleis 3, Katholische Kirche) folgt man der Reuslistrasse zwischen Lokomotivdepot und Industriegebiet. Bevor die Strasse einen 90°-Bogen unter den Gleisen durch nach Norden macht, biegt man auf einen Schotterweg ab, der nach Thürnen führt. Man erreicht die Kantonsstrasse auf Höhe eines Bahnübergangs, folgt ihr nach Süden und überquert sie beim nächsten Fussgängerstreifen. Im Dorf Thürnen wählt man dann den Wanderweg zum Hof Grien und der Thürnerfluh. Der Weg überquert zunächst den Homburgerbach. Dann biegen wir nach rechts zum Altersheim ab und überqueren das Geleise auf einem Bahnübergang. Es folgen kurz danach der Hof Grien und der Aufstieg zur Thürnerfluh.

Ab hier geniessen wir den Blick hinunter durchs Ergolzthal bis nach Liestal und zur Schauenburgerfluh. Links haben wir die Sissacherfluh, die Ruine Bischofstein und die Böckerfluh.

Für den Abstieg wählen wir den Wanderweg zur Sommerau, wo wir Anschluss an den Zug der S9 nach Sissach oder Olten haben.

Landeskarten 1:25000 Blatt Sissach 1068 und Blatt Hauenstein 1088
Wanderzeit: 3 Stunden
Höhendifferenz: 220 m hinauf, 170 m abwärts





Jungfrauabfahrten als anhaltende Touristen-Attraktion: 2012 kommt das 100-Jahr-Jubiläum.

Bilder: zVg

„Es gibt keine normalen Jahre mehr“

Die Jungfrauabfahrten leben überwiegend von Feriengästen. Jungfrauabfahrten-Chef Urs Kessler äussert sich zu Marketing, Abhängigkeit vom Tourismus und der laufenden Tarifdebatte im öV.



Urs Kessler.

Interview: Res Theiler Pro Bahn Schweiz: Wie erleben Sie die momentan schwierige Phase – Stichworte Euro, Erdbeben Japan etc?

Urs Kessler: Wir sind mit unseren Ausflugszielen sehr stark in Asien verankert. Auf dem Jungfraujoch sind zum Beispiel über 60 Prozent unserer Gäste aus Asien. Ende 2008 und 2009 bekamen wir die Finanzkrise zu spüren, 2010 war es vor allem der Vulkan in Island, der uns im Mai eine riesige Einbusse bescherte. Und 2011 das Erdbeben in Japan, dessen Folgen noch nicht abschätzbar sind.

Für uns als sehr international ausgerichteter Gruppe gilt also, dass es keine normalen Jahre mehr gibt. Unser Prinzip seit vielen Jahren ist aber, dass wir in schwierigen Zeiten unser Marketing verstärken. Ich war zum Beispiel letztes Jahr sechs Mal persönlich in Asien, um unsere wichtigsten Kunden zu besuchen. Wäre die Katastrophe in Japan vor zehn oder mehr Jahren

passiert, so hätten wir dieses Jahr bei unserer Gruppe grosse Schwierigkeiten. Mittlerweile sind wir aber in Asien dank unserer Marktentwicklungsstrategie sehr breit abgestützt: Fast gleichauf mit Japan ist Südkorea, Indien ist sehr bedeutend, dazu sind wir präsent in Singapur, Malaysia, Taiwan sowie China.

Was ist der Grund, dass Sie selber sechs Mal in einem Jahr nach Asien gehen?

Viel wurde in den letzten Jahren von Videokonferenzen und Internet gesprochen. Ähnlich, wie man eine Zeitlang meinte, Wachstum könne nur in China generiert werden, wurden diese technischen Lösungen bejubelt. Erstens passiert all dies nicht so schnell, wie man das jeweils am Anfang glaubt. Dann geht es darum, die Reiseveranstalter zu besuchen, ein klassisches face-to-face business; schliesslich setzen wir unsere Pull-Strategie ein, das heisst, Medien bearbei-

ten, so dass regelmässig und zum richtigen Zeitpunkt Artikel über unsere Gruppe erscheinen. Kurz gesagt, ein sehr breites Marketing, das aber gerade in Asien den persönlichen Kontakt unbedingt voraussetzt.

Zeigt sich der Erfolg dieser Strategie in Zahlen?

Als wir das neue Top of Europe-Restaurant 1987 einweihen, war es auf 350 000 Gäste pro Jahr ausgelegt. Unterdessen hatten wir letztes Jahr über 670 000 Besucher. Unser mittelfristiges Ziel ist es, die Zahl bei 700 000 zu konsolidieren. 2012 feiern wir hundert Jahre Jungfrauabfahrt, und dazu laufen bereits jetzt weltweit siebzig Aktionen.

>>>

>>> **Wir sprachen bis jetzt nur vom Jungfrau-
joch. Was läuft mit den anderen Pro-
dukten?**

Wir machen aber klar ein Cross-Marketing, das heisst, wir versuchen immer, unser ganzes Angebot zu verkaufen. Unser grosses Handicap ist, dass der Tourist aus Asien nach wie vor zu wenig Zeit hat. In zehn Tagen muss Europa abgehakt sein. Da gehört Top of Europe einfach dazu; Harder, Schynige Platte etc. sind schwierig einzubringen, aber wir bleiben selbstverständlich trotzdem dran.

Ein Wort zum Touristen aus der Schweiz.

Der Schweizer Tourist ist ein konstanter Besucher, auch gerade dank der Gültigkeit des Halbtaxabos bis aufs Jungfraujoch. Will man aber den Schweizer Markt stimulieren, so geht das nur über Aktionen. Wollen wir dort zulegen, so müssen wir in den Randzeiten zusätzliche Aktionen schalten. Wir erinnern uns noch gut an die Raiffeisen-Aktion im Jahr 2000. Das war das Verrückteste, was wir je gemacht haben. Ich bin überzeugt, dass wir 2012 wieder sehr viele Gäste aus der Schweiz haben wer-

den, dank unseren neuen Attraktionen auf dem Jungfraujoch wie auch dem Jubiläum.

Machen wir den thematischen Sprung zum Spagat zwischen reinen Touristenbahnen und den Bahnen, welche die Dörfer für die Einheimischen erschliessen.

Innerhalb der Gruppe ist auch der öffentliche Verkehr stark gewachsen. Der Pendlerverkehr ist naturgemäss sehr limitiert, aber von der Attraktivität des Jungfraujochs profitiert natürlich auch die BOB. Das heisst, auch diese Talbahn wird mehr und mehr zu einer touristischen Bahn. Andererseits können wir im Juli und August gar nicht mehr wachsen. Im 2008 gab ich als Vision aus: Wir haben zehn Monate Hochsaison.

Ein Wort noch zu den Tarifen – im Moment ja im öV ein heisses Eisen.

Einerseits sind wir Teil des öV (Interlaken-Grindelwald und Lauterbrunnen sowie Lauterbrunnen-Wengen und Mürren), wo wir dessen Preisschema anwenden müssen. Ich meine, dass in den letzten zehn Jahren vor allem bei den SBB

die Strategie ganz klar auf Mengenausweitung zielte. Kaum mehr Normaltarife, sondern immer und überall Aktionen. Dies führte zu einer Kanibalisierung. Als Folge davon haben wir uns zu einem guten Teil aus RailAway zurückgezogen, dort weniger Angebote geschaltet.

Auf unseren Ausflugsbahnen dagegen fahren wir mit einer markt- und konkurrenzorientierten Preisstrategie. Das heisst unter anderem, dass wir gemäss unserem mittelfristigen Finanzplan die Preise alle zwei Jahre moderat erhöhen, und dies schon seit langer Zeit, in einer Spanne von zwei bis drei Prozent. Vom Markt her ist es nicht mehr möglich, grosse Preiserhöhungen auf einmal durchzusetzen.

Das Hüft und Hott bei der Tarifstrategie des öV macht mir Sorgen. Der öV insgesamt ist zu billig geworden.

**Das Gespräch von Res Theiler mit Urs Kessler fand am 15. März statt – eine Woche nach dem schweren Erdbeben in Japan.*

<http://www.jungfrauabahn.ch>

Zeit sich näher zu kommen zwischen der Schweiz und Paris

TGV Lyria, Nähe erleben.
Zusammen direkt ins Zentrum von Paris, bequem und entspannt.
Schöne Geschichten beginnen immer mit einer Reise...

Paris: bis zu 19 Hin- und Rückreisen täglich,
ab Basel, Bern, Genf, Lausanne, Neuenburg und Zürich.

www.tgv-lyria.com

TGV Lyria
Reisen in Harmonie

TGV Lyria, Mitglied von 

Bahnstrecke länger, Fussweg kürzer

Pendler und Touristen werden es schätzen: Der Ausgangspunkt der Meiringen-Innertkirchen-Bahn ist dem Bahnhof Meiringen der Zentralbahn näher gerückt, das Umsteigen wird erleichtert.

Jean-Pierre Baebi Es geschah in Meiringen am 6. Dezember 2010, also sechs Tage vor dem Fahrplanwechsel: Beim bisher unbewachten Bahnübergang an der Allmendstrasse blinkten die Warnlampen, senkten sich die neuen Schranken, und zum ersten Mal seit ihrer Inbetriebnahme im Juli 1926 wurde der ehemaligen KWO-Werkbahn die Einfahrt in die soeben mit erheblichem Aufwand ausgebaute Meiringer Bahnhofanlage freigegeben. Um ganze 83 auf insgesamt 4890 Meter ist die MIB-Strecke in nordwestliche Richtung verlängert worden. Einen Zusammenschluss der beiden Bahnsysteme gibt es nicht, obschon ihre Spurweite gleich ist (1000 mm).

Die Stromversorgung ist das Problem. Die Fahrleitung der Zentralbahn wird mit 15 Kilovolt, 16 2/3 Hz Wechselstrom gespeist, wogegen sich die MIB-Triebfahrzeuge mit 1200 Volt Gleichstrom begnügen. Ein Umrüsten der MIB auf die ZB Betriebsspannung ist schon aus Kostengründen keine Option.

Kürzere Anmarsch- und Umsteigewege können allein schon zusätzlichen Anreiz zu einem Ausflug ins Oberhasli geben. Für die Kraftwerke Oberhasli AG ist nicht nur der Ausbau des Tourismus, sondern auch die Förderung und da-



Fortschritt in Meiringen: Kürzere Anmarsch- und Umsteigewege.

Bild: Baebi

mit der Erhalt des öffentlichen Verkehrs in der Region längst Programm. So hat sie sich mit Postauto Schweiz zusammengetan, Doppelspurigkeiten ausgemerzt und das Angebot auf den Strecken Innertkirchen–Gadmen und Innertkirchen–Guttannen beträchtlich erweitert. Für Fahrten von Meiringen nach Innertkirchen (und für den Besuch der Aareschlucht) sind aus-

schliesslich die MIB-Züglein zuständig und dies meistens im Halbstundentakt. Gespannt sehen wir auf das Jahr 2014, wenn der Einsatz neuer Triebzüge der Zentralbahn und den damit verbundenen möglichen Änderungen im Fahrplan entgegen: Die Zentralbahn wird unter anderem wegen dem dereinst nicht mehr erforderlichen Lokwechsel schneller.



Ein Kaktus für den vollverklebten Bus in Winterthur (links). Der ZVV macht es besser.



Bilder: PBS

Fahrzeugwerbung in Massen

Mehrmals hat Pro Bahn interveniert und sich gegen eine Vollverklebung der Fahrzeuge an Fenstern und Türen gewehrt. Nun zeigt es sich, dass es auch ohne geht. Die acht marktverantwortlichen Unternehmen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gestalteten eine Doppelstock-Komposition der S-Bahn sowie zwei gekoppelte VBZ Trams. Heute verteilen wir die Rose an ZVV, SBB und VBZ. Den Kaktus hingegen müssen wir nach Winterthur senden. So vermitteln die Bilder die Gegensätze.

Pro Bahn stellt sich nicht gegen die Verkehrsmittelwerbung. Im Gegenteil, es geht im ZVV immerhin um jährliche Einnahmen von gegen 20 Millionen Franken. Aber die Sicht nach Ausen ist zu gewährleisten. Im Türbereich kommt noch der Aspekt der Sicherheit dazu. Eine vollverklebte Lokomotive mag also angehen, ein vollverklebter Zug hingegen nicht.

öV im Kanton Glarus: ungewisse Zu(g)kunft

Die Landsgemeinde vom 1. Mai 2011 ist dem Antrag von Regierung und Parlament gefolgt und hat den Halbstundentakt und den öV-Fonds für Investitionen abgelehnt. Der Regierungsrat stellt für die Landsgemeinde 2012 eine öV-Vorlage in Aussicht.

Hans Schärer Die Glarner Landsgemeinde lehnte eine Verankerung des Halbstundentaktes im öV-Gesetz klar ab. Im Gesetz bleibt weiterhin der „grundsätzliche Stundentakt“ bestehen. Aktuell gibt es jedoch immer noch Buslinien im Kanton Glarus, welche nicht durchgehend mit dem Stundentakt bedient werden. So gesehen hätte auch der grundsätzliche Halbstundentakt noch Ausnahmen zugelassen. Ebenfalls wurde von den Stimmbürger/innen auch die „Schaffung eines Fonds für Investitionen im öffentlichen Verkehr“ abgelehnt.

Pro Bahn enttäuscht

Pro Bahn Sektion Ostschweiz hatte im Initiativkomitee aktiv mitgewirkt und wir sind vom Abstimmungsergebnis sehr enttäuscht. Die Argumente, dass der Kanton Glarus sich den Halbstundentakt mit dem stündlichen Glarner-Sprinter nicht leisten kann und die Zersiedelung gaben wohl den Ausschlag für die Ablehnung. Der öV, vor allem die Bahn ist in der Bevölkerung zu wenig verankert. Dazu kommt der Umstand, dass im Kanton Glarus auf drei Einwohner (Betagte und Kinder eingerechnet) zwei Motorfahrzeuge kommen.

öV-Vorlage an die Landsgemeinde 2012

Der Regierungsrat will der Landsgemeinde 2012 eine finanzierbare und machbare Vorlage zum Angebot ab 2014 unterbereiten. Der Halbstundentakt soll dann bedarfsgerecht auf der Achse Schwanden–Ziegelbrücke eingeführt werden mit Anschlüssen an das übergeordnete Netz. Dieser kann ab Schwanden mit Bus der Nachfrage entsprechend nach Elm und Linthal verlängert werden. Völlig offen ist, ob

der Sprinter bis Linthal fahren wird und dafür der Regionalzug in Schwanden wendet. Es könnte auch sein, dass der Glarner-Sprinter stündlich nur bis Schwanden fährt oder dieser, falls er die finanziellen Möglichkeiten des Kantons Glarus übersteigt, in Ziegelbrücke auf den Gegenzug wendet. In diesem Fall würden dann, nach dem vorhandenen finanziellen Spielraum und bedarfsgerecht Anschlussverbindungen mit Bahn/Bus ins Glarnerland ab Ziegelbrücke fahren. Die Vorlage soll auch den Beitritt zum Tarifverbund Ostwind beinhalten.

Politik der kleinen Schritte

Man muss doch anerkennen, dass der Kanton Glarus das Angebot kontinuierlich ausgebaut hat. Zu erwähnen sind da die Einführung des zweistündlichen Glarner-Sprinters mit einem reduzierten Angebot an Wochenenden und Feiertagen. Auch wurde das Busnetz Glarner-Mittelland und Glarner-Unterland eingeführt und mit den Jahren erweitert. Trotzdem bestehen immer noch Taktlücken und das Angebot am späten Abend, mit Ausnahme des Nachtangebotes an Wochenenden ist nach wie vor ungenügend oder inexistent. Da besteht sicher noch Nachholbedarf, falls man mit den Nachbarkantonen gleichziehen möchte. Für grosse Würfe fehlt oft der politische Wille oder schlicht und einfach die finanziellen Mittel. (siehe Box)

Glarner-Sprinter gefährdet

Pro Bahn Sektion Ostschweiz hatte vorgeschlagen, als Kompromisslösung den Glarner-Sprinter täglich stündlich bis Linthal zu führen und dafür den Regionalzug in Schwanden zu wenden mit Busanschlüssen bis Linthal. 2003 hatte

Verpasste Chancen im Kanton Glarus

Juli 1989

öV-Konzept Glarnerland von Prof. H. Brändli, ETH Zürich, wird schubladisiert.

27. Mai 1990

Kanton Glarus verwirft das Projekt die S2 stündlich bis Glarus zu führen gleichzeitig mit dem Start der S-Bahn ZH.

2003

Das Projekt Glarner-Sprinter mit den ergänzenden Regionalzügen in den Zwischenstunden wurde vom Landrat aus finanziellen Gründen auf eine Minimalvariante gekürzt und die Zwischenzüge aus dem Projekt gestrichen.

1. Mai 2011

Die Landsgemeinde verwirft gemäss Antrag von Regierungs- und Landrat, den Halbstundentakt im öV-Gesetz zu verankern.

1. Mai 2011

Die Landsgemeinde verwirft auf Antrag von Regierungs- und Landrat die Schaffung eines öV-Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten.

das Kantonsparlament zwei Züge pro Stunde und Richtung zwischen Schwanden und Ziegelbrücke aus Spargründen abgelehnt. Entscheidet der Landrat zukünftig nach denselben Kriterien, dann wird der stündliche Glarner-Sprinter ab Sommer 2014 nie mehr ins Glarnerland fahren und einem allfälligen Ersatzangebot Platz machen müssen. Vielleicht wird dann in Linthal eine zweite Gedenktafel montiert, wie die Erinnerung an das nicht realisierte Projekt Gedenktafel Bahnhof Linthal der Tödi-Greina-Bahn.

Welche Zukunft hat der Glarner-Sprinter?

Hoffentlich nicht diejenige der nicht realisierten Tödi-Greina-Bahn, an welche eine Gedenktafel im Bahnhof Linthal erinnert.

Bilder: Hans Schärer



Tramlinie Cornavin–Meyrin–CERN feierlich eingeweiht.

André Guillaume Dezember 2007: Eröffnung des ersten Abschnittes Cornavin – Servette – Avanchet (beim Einkaufszentrum Balexert) nach komplizierten Bauarbeiten entlang der Rue de la Servette. Ursprünglich hiess es, es sei unmöglich, hier ein Tram zu bauen. Viele Geschäftsinhaber machten gegen die baustellenbedingten Behinderungen mobil und verhalfen dadurch zu einer neuen Kultur der „öffentlichen Transparenz und Informationspolitik“. Mit Erfolg. Heute möchte niemand mehr das Tram missen (ausser einigen unverbesserlichen Autonarren. Sie gehören in Genf zur aussterbenden Spezies. Dieu soit loué!)

Dezember 2009: Verlängerung Avanchet–Jardin-Alpin–Meyrin-Gravière mit grossem Tamtam, viel Sekt und flotten Reden eröffnet. Die Satellitenstadt findet endlich Anschluss ans Tram, aber nicht der alte Dorfkern von Meyrin. Auch ein etwas abgelegenes Neubaugebiet verlangt jetzt den Anschluss ans Tram. Dieser soll in zwei Jahren spruchreif sein und etwa 450 m Neubaustrecke ab Gravière in Richtung Champs-Frêchets bringen.

Nach einigen Komplikationen konnte am 30. April 2011 schliesslich auch der neue Tramast Jardin-Alpin–Meyrin-Village–CERN feierlich eröffnet werden. Seit 2. Mai verkehrt die verlängerte Linie 18 zwischen CERN und Coutance, ab Ende Jahr dann (hoffentlich) bis Bernex. Anlässlich der Eröffnungsansprachen wurde angesagt, dass Tramverlängerungen nach St. Genis, St. Julien und Annemasse in greifbare Nähe rückten und man sich auf zahlreiche neue Traminiereröffnungen freue.



Genf ist auf den Geschmack der Trams gekommen: Einweihung des neuen Astes zum CERN am 30. April 2011.

Bilder: André Guillaume

Bahnhof Genève Eaux-Vives vor dem Ende

André Guillaume Das einst schmucke, in einer Art unkitschigem Heimatstil erbaute Bahnhofsgebäude ist geschlossen, Türen und Fenster bahnsteigseitig mit Brettern vernagelt und alle Wände total versprayt, Abfälle säumen das Areal. Man fühlt sich da schon ganz tief in der französischen Provinz oder in der Pariser Banlieue.

Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt durch eine Art Schleichweg zwischen Gestrüpp, Absperrgitter und Abfalldépot. Da auch die Toiletten verschwunden sind, kommen die Passagiere in den Genuss entsprechender Düfte. So empfängt die UNO-Stadt Genf ihre mit dem Zug aus Annemasse anreisenden Gäste. Die bahntechnischen Anlagen sind restlos verlottert oder zerstört, der Rost nagt an allen Kanten und Ecken.

Das ganze Areal macht einen absolut desolaten Eindruck. Fast schon wieder schön! Das Streckengleis bis zum Tunnelportal ist in etwas besserem Zustand und ist irgend wann einmal



Alles andere als ein Aushängeschild für die UNO-Stadt Genf: Bahnhof Eaux-Vives.

Bild: André Guillaume

saniert worden, da die Schienenbefestigungen neueren Datums zu sein scheinen. Doch erlaubt das krumme Gleis keine hohen Tempi. Immerhin steht noch ein funktionierendes, modernes

Lichtsignal in dieser maroden Gegend. Sécurité oblige! Dies alles ist ein typisches Beispiel, wie man den Leuten den öV definitiv vermiesen kann.



Seit 75 Jahren saubere Lösungen.

Von Fuhrhaltern über Busunternehmer bis zu Verantwortlichen für Bahnrollmaterial:

Wir sind immer für Sie da. Wir klären Ihren Bedarf ab, projektieren und installieren Ihre Anlage. Wir sorgen danach für gute Wartung und perfekten Service.

Ferrum AG
Bahnstrasse 18
CH-5102 Rapperswil
Tel. ++41 62 889 12 22
Fax ++41 62 889 12 38
www.ferrum-waschtechnik.ch

ferrum
WASCHTECHNIK

Reorganisation in den Führungsstrukturen

Die Delegiertenversammlung 2011 von Pro Bahn Schweiz in Suhr genehmigte wichtige statuarische Änderungen.

Res Theiler Schönstes Wetter, ein instruktives Referat, gutgelaunte Delegierte, eine professionelle Organisation: Die DV 2011 am 16. April in Suhr AG war ein voller Erfolg, auch wenn das Rahmenprogramm dieses Mal bescheidener ausfiel als vor einem Jahr.

Vizepräsident Kurt Schreiber leitete genauso umsichtig wie straff den statuarischen Teil. In seiner Begrüssung orientierte er über die gesundheitlichen Probleme des Präsidenten Edwin Dutler und wünschte ihm gute Besserung. Der Jahresbericht wurde aus diesem Grund von Kurt Schreiber verfasst; seine ausführliche Berichterstattung wurde gewürdigt. Die Jahresrechnung passierte anstandslos; der Kassier Heinz Villa konnte die Abweichungen zum Budget plausibel erklären, und so blieben keine Fragen offen.

Nun folgte der grosse Brocken, die Reorganisation. Die Einbindung möglichst vieler Mitglieder in diese Arbeit, die ein volles Jahr in Anspruch nahm, zahlte sich insofern aus, als sowohl die neuen Führungsstrukturen wie auch die dadurch nötigen Statutenänderungen ohne weitere grosse Diskussion einstimmig genehmigt wurden. Das neue Organigramm ist im Detail auf der Homepage sichtbar. Das Wichtigste in Kürze:

Anstelle der bisherigen Planungskonferenz gibt es neu die Präsidentenkonferenz, welche wenigstens zwei Mal im Jahr die Sektionspräsidenten versammelt.

Alle Ressortleiter sind automatisch auch Mitglieder im Zentralvorstand.

Die Ressorts werden aufgeteilt in Verwaltungsbereiche und Themenbereiche; erstere sind PR/Marketing, Sekretariat, Öffentlichkeitsarbeit sowie Finanzen. Themenbereiche sind nicht so fix, sondern können je nach Mitgliedern im ZV sowie aktuellen Themen reagieren. Provisorisch sind vorgesehen: Fahrplan, Infrastruktur, Tarife, Dienstleistungen sowie Politik.

Durch die Demissionen von Kaspar Woker und Heiri Estermann aus dem ZV sowie dem Rücktritt von Edwin Dutler vom Präsidentenposten waren vier neue Mitglieder zu wählen. Auf Vorschlag des ZV wurden einstimmig gewählt: Bastian Bommer, Bern, Bruno Eberle, St. Gallen, Thomas Lendenmann, Siblingen, sowie als einfaches Mitglied Edwin Dutler. Kurt Schreiber wurde als Präsident ad interim bis zur nächsten DV gewählt. Damit ist die Kontinuität der ZV-Arbeit gewährleistet.

Olivier Maridor wurde dann als Ersatzrevisor – ein Amt, das es bisher nicht gab – gewählt. Das Budget 2011 mit gleich bleibenden Mitgliederbeiträgen, Einnahmen von etwa 74000 Franken sowie Ausgaben

von rund 81000 Franken und damit einem geplanten Verlust von rund 7000 Franken wurde ebenfalls einstimmig genehmigt. Der Verlust hat zwei Hauptursachen: Die neu zu gestaltende Homepage wie auch die neue Redaktion des InfoForums.

Wie üblich bei einer zügigen DV gab es dann im letzten Traktandum, „Diverses“, noch etliche Wortmeldungen. Unter anderem stellte Bastian Bommer die radikal neue Arbeitsweise des Ressorts Fahrplan vor, die DV 2012 soll am 14. April im Tessin stattfinden, und ganz zum Schluss präsentierte der Sekretär Hans Rothen noch einen kleinen Wettbewerb, der mit Tageskarten aus der Region Chablais belohnt wurde.

Der Verwaltungsratspräsident von AAR bus + bahn, Herr Max Tschiri, lud die Versammelten zu einem Aperò mit einheimischen Weinen im Garten ein – besten Dank!

Mehrere Milliarden versenkt

Der neue Präsident von PBS, Kurt Schreiber, kritisierte bei der Delegiertenversammlung die Folgen der Unternehmenssteuerreform II.

Gedacht als willkommene Entlastung für kleinere und mittlere Unternehmungen, stellt sich die Unternehmenssteuerreform II nun als allgemeines Steuersenkungspaket auch für Grossfirmen heraus, das Einnahmehausfälle zwischen fünf und sieben Milliarden Franken auslöst. „Allein mit diesem Betrag liesse sich die erste Tranche der Infrastrukturausbauten für die Eisenbahnprojekte locker finanzieren, ohne dass zusätzliche Steuergelder und Beiträge von Passagieren eingefordert werden müssten“, führte der neugewählte Präsident Kurt Schreiber in seiner Eröffnungsansprache aus. Hingegen dürfe es nicht so weit kommen, dass nun mit Sparübungen auch zu Lasten des öffentlichen Verkehrs versucht werde, dieses Loch zu stopfen. Vielmehr müssten Mittel und Wege gesucht werden, die Auswüchse dieser Reform zu beseitigen.



Waarhaftig vielseitig!

Wir begrüssen Sie mit breitem Angebot:

Nationale und internationale Billette
Monats-, Jahres- und Generalabonnemente

Verschiedene Städtereisen
inkl. Hotelübernachtung
(Paris, Venedig, Rom, Wien,
Berlin, München und mehr)



Attraktive Freizeitangebote RailAway und
Gruppenreisen von Erlebnis Schweiz

Wir beraten Sie gerne in Aarau WSB,
Gränichen, Menziken, Muhen, Oberentfelden
Engelplatz, Reinach, Schöffland, Suhr und
Unterkulm.

Wir freuen uns auf Sie.

AAR bus+bahn · Postfach 4331 · 5001 Aarau · Tel. 062 832 83 00

www.aar.ch

WARUM NICHT?

Hindernislauf in Luzern

Die Sektion Zentralschweiz ist sehr aktiv.

Mitgliederversammlung vom 15.3.2011

Karin Blättler Wir durften noch nie so viele Mitglieder an unserer Mitgliederversammlung begrüßen. Vor allem beim anschliessenden Vortrag durften wir Kantonspolitiker, Präsidenten von öV-Organisationen und Medienvertreter zu unseren Gästen zählen. Reinhard Scherrer, dipl. Architekt und Vizepräsident von Pro Bahn Sektion Zentralschweiz, hat einen interessanten Vortrag zum Thema „Anbindung der Zentralschweiz an die NEAT“ gehalten. Die Vortragsunterlagen und unsere Stellungnahme zum Sachplan sind auf der Homepage von Pro Bahn Schweiz unter der Sektion Zentralschweiz aufgeschaltet.

Das rege Mitgliederinteresse zeigt uns, dass unser Vorstand gute Arbeit leistet und dass uns die Mitglieder auch das nötige Vertrauen schenken. Unsere Arbeit ist nicht immer ganz einfach und vor allem manchmal auch sehr Nerven aufreibend. Wir sind aber überzeugt, dass es sich in jedem Fall lohnt. Wir danken unseren Mitgliedern für ihre Unterstützung. Ohne Sie wäre das alles nicht möglich.

Für Passagiere Freie-Bahn von und zur Bahn - vor allem im Bahnhof Luzern!

Wir haben bereits in der Ausgabe 4/10 darüber berichtet – Schluss mit Hindernislauf im Bahnhof Luzern. Was ist inzwischen geschehen?

Wir konnten unsere Lösungsvorschläge nebst den Verantwortlichen der SBB-Immobilien und Rail City auch dem Stadttingenieur Martin Bürgi und dem Stadtarchitekten Jürg Rehsteiner vorstellen. Auch wenn nicht alle Punkte berücksichtigt werden können, so stellen wir fest, dass bei den Präsentationen die eine oder andere Anregung von uns auf Interesse stiess.

Weitere Themen

Unsere Sektion beschäftigen natürlich auch weitere Themen wie der Doppelspurausbau in Hergiswil, der geplante Fahrplan 2014 der Zentralbahn, die Zimmerberg-Tunnel-Lösung, die prekäre Situation am Bahnhof Sursee, der Tiefbahnhof Luzern und noch vieles mehr.

Weitere Informationen auf www.pro-bahn.ch.

Und plötzlich kommt es anders ...

Die Redaktion des InfoForums in neuen Händen.

Kurt Schreiber Unterschiedliche Auffassungen über die Weiterführung der Vorstandsarbeit haben Kaspar Woker bewogen, sich im Dezember 2010 per sofort aus dem Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz zurückzuziehen. Kaspar Woker hat das InfoForum geprägt, es gewann an Profil. Dafür sei an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen.



Gerhard Lob.

Bild: zVg

Allerdings waren damit der Posten des Redaktors sowie derjenige des Bereichs „Marketing“ plötzlich verwaist. Der Zentralvorstand hat auf diese Situation rasch, aber auch angemessen reagiert. Als erstes wurden die Aufgaben neu geordnet, Thomas Lendenmann übernahm Marketing-Aufgaben und Andreas Theiler wirkt als Verbindungsmann zum Redaktor. Parallel suchte als zweites eine Arbeitsgruppe einen neuen Redaktor, der nicht Mitglied des Zentralvorstands ist und sich auf die Inhalte und die Gestaltung unserer Zeitschrift konzentriert. Als

drittes wählte der Zentralvorstand anfangs Februar aus einem Dreierorschlag Gerhard Lob, Locarno. Er ist ein ausgewiesener Journalist, der nicht nur über die Tagesaktualitäten, sondern auch über Touristik und Eisenbahnfragen sehr gut informiert ist. Er ist Mitglied der Eisenbahnjournalisten, einem Fachgremium, das sich regelmässig mit Fragen des öV befasst. Der Zentralvorstand ist überzeugt, mit Gerhard Lob einen Redaktor gefunden zu haben, der in der Lage sein wird, das InfoForum in der bisherigen Qualität weiterzuführen. Er wird selber Artikel schreiben, ist aber ebenso sehr auf die Mitarbeit möglichst vieler Mitglieder von Pro Bahn Schweiz angewiesen. Andreas Theiler nimmt diese Artikel gerne entgegen und leitet sie weiter.

Wir heissen Gerhard Lob herzlich willkommen und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Gönner Pro Bahn

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

BERN MOBIL



ONFLOW

Gemeinden

BL: Läuelfingen, Tecknau
TG: Frauenfeld
ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Rafz, Richterwil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Grosses Interesse an Durchmesserlinie

Rückblick zur Mitgliederversammlung der Sektion Zürich vom 25. März 2011

Jean-Pierre Baebi Um 17.20 Uhr trafen sich die angemeldeten Personen zur Führung durch den zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, welcher das Herzstück der Durchmesserlinie bildet. Diese Baustelle ist bei den Teilnehmern auf sehr grosses Interesse gestossen. Auf Grund der grossen Nachfrage und der Überbuchung dieser Führung anlässlich der Mitgliederversammlung werden wir eine weitere Baustellenbegehung am Freitag den 25. November 2011 anbieten und durchführen. Richtung Westen führen die Gleise über zwei neue Brückenbauwerke bis Zürich Altstetten. Kurz vor dem Hauptbahnhof münden die Gleise der Durchmesserlinie in den neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, welcher das Herzstück dieser Linie bildet und in rund 16 Metern Tiefe unter den bestehenden Gleisen 4 bis 9 des jetzigen Hauptbahnhofes entsteht. Die Züge verlassen den Durchgangsbahnhof wieder auf zwei Spuren in den Weinbergtunnel nach Oerlikon.

Um 20.05 Uhr ging es dann weiter mit dem statuarischen Teil der Mitgliederversammlung. Diese Mitgliederversammlung wurde ausnahmsweise und aus Krankheitsgründen des Präsidenten und Vizepräsidenten durch den Kassier geleitet.

Auf der Traktandenliste standen die Haupttraktanden wie die Abnahme der Jahresrechnung 2010 und Wahlen des Vorstandes.

Die Versammlung wählte in der Person von Fredi Bollinger den neuen Aktuar. Er tritt die Nachfolge unseres langjährigen Mitstreiters Kurt Senn, welcher im letzten Frühjahr durch einen Unfall von uns ging, an. Zudem wurde der

Vorstand erweitert und es wurde Andreas Keller als Beisitzer für Spezialaufgaben gewählt. Andreas Keller hatte die Vakanz von Kurt Senn bis zur Mitgliederversammlung inne und das Amt des Aktuars während dieser Zeit betreut. Ganz herzlichen Dank für die geleistete Arbeit.

Der krankheitsbedingt abwesende Präsident Urs Schaffer stellte sich zur Wiederwahl und wurde einstimmig für eine weitere Amtsperiode gewählt. Er nahm diese Wahl mittels schriftlicher Annahmeerklärung, welche im Anschluss an den Wahlgang verlesen wurde, an. Ebenso wurden die restlichen Mitglieder, welche im Zweijahres-Rhythmus zur Wahl standen, in globo wiedergewählt.

Die Jahresrechnung 2010 wurde ebenfalls für gut befunden und durch die Versammlung abgesegnet. Die Rechnung schloss unter dem budgetieren Defizit ab.

Der Jahresbericht 2010 wurde diese Mal mit einer Bilder-Show versymbolisiert, welche minutiös durch den Kassier zusammengestellt wurde. Rund 110 Bilder aus dem Pro-Bahn-Alltag und den Ereignissen der Schweizer Verkehrszone wurden per Grossleinwand den Teilnehmern präsentiert.

Bahnhof Löwenstrasse

Aufgrund des grossen Interesses an der Durchmesserlinie organisiert die Sektion Zürich von PBS dieses Jahr eine weitere Führung durch den Bahnhof Löwenstrasse. Diese Führung findet am Freitag den 25. November 2011 um 17:30 Uhr statt.

An der Mitgliederversammlung nahmen 42 Personen teil, welche rund 10 Prozent aller Mitglieder der Sektion Zürich repräsentierten. Zur grossen Freude durften wir auch Behördenmitglieder einiger Mitgliedsgemeinden an der Mitgliederversammlung persönlich begrüssen und Willkommen heissen.

Der Kassier schloss die Versammlung mit Dank allen Beteiligten und den besten Wünschen für die Zukunft um 21.25 Uhr.

Die Sektion Ostschweiz unter Strom

Jürg Ehrbar Am 12. März fand in Linthal die GV 2011 der Sektion Ostschweiz statt. Die statutarischen Geschäfte konnten rasch und problemlos erledigt werden.

In einem kurzen Referat drückte Dr. Hefiti, Gemeindepräsident von Glarus Süd, seinen Wunsch nach einem weiteren Ausbau des Glarner Sprinters aus. Als Vertreter einer sogenannten Randregion erinnerte er an die Aufgabe der SBB einer landesweiten Bedienung im öffentlichen Verkehr.

Nach dem statutarischen Teil und dem Mittagessen stand die Besichtigung des sich im Ausbau befindlichen Wasserkraftwerks Linth Limmern oberhalb Linthal auf dem Programm. Da die Bahnen in der Schweiz bekanntlich beinahe vollständig elektrifiziert sind, ist das Thema Stromerzeugung natürlich von grosser Bedeutung für den Schienenverkehr. Nach dem Transfer per Kleinbus empfing uns ein stürmischer Wind. Erfreulicherweise erfolgte der Auftakt an der Wärme, wo uns unsere zwei Gastgeber mittels Tonbildschau und Erläuterungen des Referenten über die Betreibergesellschaft Axpo und das laufende Erweiterungs-Projekt informierten.

Anschliessend hiess es Helm und Weste fassen und zwei Gruppen bilden, die „Elektrotechnik-Gruppe“ und die „Bau-Gruppe“. Auf dem folgenden Rundgang durch Aussen- und Innenanlagen des Kraftwerkkomplexes konnten Ausgleichsbecken, elektrische Schaltanlagen, Turbinen, eine leistungsfähige Transportseilbahn und weitere Sehenswürdigkeiten bestaunt werden, ergänzt durch fachkundige Erklärungen des Gruppenleiters. Die beeindruckenden Dimensionen von Maschinen, Stollen, Schächten dürften bei allen Besuchern einen bleibenden Eindruck hinterlassen haben.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident
Falletenbachstrasse 5, 8867 Niederurnen;
T 055 610 24 03
h.schaerer@graphic-studio.ch

ZÜRICH

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

ESPACE MITTELLAND

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

TICINO ASTUTI

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

NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident
Postfach 3834, 4002 Basel
T 061 421 31 80
willi.rehmann@bluewin.ch

ZENTRALSCHWEIZ

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

Energie
Effizienz
Wirtschaftlichkeit
Umweltfreundlichkeit

eco⁴

Die neue Formel für Spitzenleistungen
in der Bahntechnologie von
Bombardier Transportation



www.transportation.bombardier.com

ECO4, FLEXITY und PRIMOVE sind Marken der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

BOMBARDIER