

Ist die Schweiz bald eine Bahninsel?

Schafft es die Schweiz nicht, sich ins internationale Netz der Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken (HGV) einzubinden, steht die Schweiz verkehrstechnisch isoliert da – mit gravierenden volkswirtschaftlichen Nachteilen. «Keine andere Metropole in Europa ist so schlecht ans HGV-Netz angeschlossen wie Zürich», urteilt eine Studie.

Die Zustimmung war eindeutig, als sich im November 1998 das Schweizervolk mit über 63 Prozent Jastimmen hinter den Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Finöv) stellte. Damit bewilligte die Schweiz eine Finanzierungsgrundlage für Bahn 2000, die beiden Neat-Röhren am Gotthard und Lötschberg sowie die Tunnels am Monte Ceneri und am Zimmerberg, die Anschlüsse in der Ost- und Westschweiz an das internationale Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV) sowie die Lärmsanierungen.

Für die Anbindung an das internationale Streckennetz



Foto: DB AG/Warter

ICE 3 der Deutschen Bahn auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main: Mit den Hochgeschwindigkeitsstrecken gewinnt die Bahn gegenüber der Strasse an Attraktivität, die Metropolen Europas rücken zusammen.

Inhalt

Thema

Hochgeschwindigkeitszüge vernetzen Europa 1-3

Japan. Hochgeschwindigkeits-Pionier 4

Jeden Morgen 12-mal von Zürich nach Europa 5

Aktuell

Bahn verliert Marktanteile 7

Von Montreux nach Luzern? 9

Hintergrund

Bern: Nichts für Spätheimkehrer 14

SBB übernehmen Vorschläge von Pro Bahn Schweiz 16-18

Schüler schlichten unter Schülern 19

Die Tarifverbände der Schweiz 20

Kurz notiert

SBB-Bahnlehrpfad bei Herzogenbuchsee – Preiserhöhung bei SBB Cargo – Spatenstich der Glattalbahn – Pro Bahn am Bahn-2000-Fest 7, 9, 22

für Hochgeschwindigkeitszüge waren maximal 1,3 Milliarden Franken bewilligt. Nach wie vor ist nicht klar, wie viel die Schweiz sich diese Vernetzung effektiv kosten lassen will. Nach dem Bundesrat, der zuerst nur die Hälfte dieses Betrages freigeben wollte, setzte sich die Finanzkommission des Nationalrats für fast eine Milliarde Franken ein. Die Verkehrskommission wiederum besteht auf dem ursprünglichen Betrag von 1,3 Milliarden Franken. Nach dem Nationalrat wird auch noch der Ständerat entscheiden müssen, wie viel ihm der Bahnanschluss an Europa wert ist.

Werden die Gelder wiederum gekürzt, ist die Schweiz auf dem besten Weg dazu,

sich verkehrstechnisch gesehen international ins Abseits zu manövrieren. Bereits heute ist das schweizerische Bahnnetz schlecht an Europa angeschlossen. Während quer durch Europa die Ausbauten in das Hochgeschwindigkeitsnetz längst angelaufen oder zumindest konkret geplant sind, könnte die Situation für die Schweiz bereits in wenigen Jahren ungemütlich werden.

Weil mit der internationalen Verkehrsanbindung auch die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz zusammenhängt, wirken sich die Nachteile indirekt auf die gesamte Volkswirtschaft aus, wie eine Studie des renommierten Basler Büros BAK Basel Economics aufzeigt. Zwar

habe die Schweiz derzeit «kein eigentliches Erreichbarkeitsproblem». Vor allem dank des Flughafen Zürichs sei die Schweiz «überdurchschnittlich gut» in die interkontinentalen und interregionalen Verkehrsnetze integriert. In Europa wird Zürich (beziehungsweise die Schweiz) nur von den Grossmetropolen Paris, London oder Frankfurt übertroffen. Profitieren von dieser Vernetzung via Flugverkehr kann vor allem der Grossraum Zürich.

VERKEHRSPOLITISCHE HERAUSFORDERUNGEN

Trotzdem stehe die Schweiz in Bezug auf die Standortattraktivität «vor einer Reihe ver-

Fortsetzung Seite 2



2004

Fortsetzung von Seite 1

kehrspolitischer Herausforderungen», heisst es in der Studie. Einerseits drohe der Flughafen Zürich an internationaler Bedeutung zu verlieren. Und gleichzeitig würden kürzere Strecken von der Strasse übernommen, während längere Strecken ab drei oder vier Stunden weitgehend vom Flugverkehr übernommen würden. Das Fazit der Studie ist für die Schweiz bitter: «Der internationale Bahnreiseverkehr Schweiz–Ausland hat in den letzten Jahren laufend an Boden verloren.» Und: «Die Anbindung an die Nachbarländer hat sich in den letzten Jahren absolut verschlechtert.»



2010

«SCHLECHT EINGEBUNDEN»

Das Urteil der Studie ist in Bezug auf den Bahnverkehr hart: «Die Schweiz ist schlecht ins internationale Bahnnetz eingebunden.» Die Neat und die Bahn 2000 würden zwar die interne Erreichbarkeit erhöhen, «doch die internationalen Anschlüsse fehlen». Würde die Finanzierung nun tatsächlich zurückgestellt, drohen eine rückläufige Erreichbarkeit und die Isolierung im Landverkehr. Dies vor allem deshalb, weil der Bau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes gleichzeitig vorangetrieben werde.



2020

Schwarz: bestehende Strecken für Hochgeschwindigkeit;
Grau: Ausbaustrecken.

(Quelle: uic)

Während die Schweiz bisher mit der Bahnanbindung an Europa mehr als zurückhaltend war, wird aber im übrigen Europa eifrig gebaut. Die Beurteilung in der BAK-Studie gibt zu denken: «Europäische Metropolen sind auf Pendel- oder Ausflugsdistanz aneinander gerückt, doch die Schweiz steht abseits.» Das Fazit daraus: Heute dauert es länger, von Zürich nach Mün-

Fortsetzung Seite 3



Foto: Zug

Editorial

Der Highspeed Train Europe (HTE) sollte der Superzug der Zukunft werden. Er wurde 1999 vollmundig von SNCF, DB und FS mit dem Ziel in Angriff genommen, die unterschiedlichen Normen zu vereinheitlichen, um einen problemlosen grenzüberschreitenden Betrieb der Züge zu ermöglichen. Schwierigkeiten technischer Art führten nun zum Ende. Schade, denn durch grössere Stückzahlen wäre der Anschaffungspreis eines HTE auf ein Niveau gefallen, womit auch die Schweiz in der Lage gewesen wäre, einige Exemplare zu kaufen. Aber es erstaunt nicht, dass der «Airbus der Schiene» nicht realisiert werden kann. Ich erinnere daran, dass Köln und Brüssel mit einer von der EU finanzierten Neubaustrecke verbunden sind, auf der bis heute nur der TGV verkehren darf, der ICE wird aus «technischen Gründen» auf die alte Strecke verbannt und benötigt entsprechend länger. Für den Reisenden spielt es keine Rolle, ob die DB oder die SNCF fährt, deshalb würden die Deutschen und Franzosen zuerst lieber einmal ihre «ungeliebten» Konkurrenzprodukte auf ihrem Netz gegenseitig zulassen.

Edwin Dutler, Präsident

Fortsetzung von Seite 2

chen zu fahren als von Paris nach Köln. Wird sich die Schweiz künftig nicht stärker für eine europäische Anbindung engagieren, könnte sich diese «ferroviaire terrestre Isolierung» für die Schweiz in Zukunft noch verschärfen. Denn in Europa wächst in den nächsten Jahren ein Netz für Hochgeschwindigkeitszüge zusammen – geplant und zum Teil auch finanziert durch die Europäische Union. Ziel dieser Anstrengungen ist es, langfristig einen grossen Teil des Flugverkehrs zwischen den Metropolen über den Hochgeschwindigkeits-Bahnverkehr abzuwickeln. Bereits haben die – hoch rentablen – Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Paris–Lyon, Paris–Brüssel, Köln–Brüssel oder Frankfurt–Köln den bisherigen Flugverkehr zwischen diesen Zentren «weitgehend ersetzt», so die Studie weiter.

Steht die Schweiz abseits, leidet auch die Wirtschaft. Be-

sonders zu spüren bekommen wird dies der Wirtschaftsstandort Zürich. Bereits heute sind die meisten europäischen Metropolen – letztlich Standortkonkurrenten von Zürich – untereinander mit dem Hochgeschwindigkeitsnetz verbunden. London, Paris, Brüssel, Frankfurt oder Stuttgart sind bereits vernetzt, in wenigen Jahren werden es auch Mailand oder München sein, heisst es in der Studie.

VERSCHIEBUNG NACH OSTEUROPA

In den nächsten Jahren, so prognostiziert die Studie, würden sich die Planungs- und Bauaktivitäten von West nach Zentraleuropa und weiter Richtung Wien und Budapest verschieben. Die Folge daraus: «Jedes dieser Projekte verbessert die Erreichbarkeit der angeschlossenen Metropolen untereinander und mit dem Rest von Europa.» In absoluten Zahlen würde sich tatsächlich auch die Erreichbarkeit von Schweizer Regionen

verbessern, beispielsweise wegen des TGV-Est. Doch relativ gesehen, so die Studie weiter, «fallen nicht angeschlossene Schweizer Regionen im Vergleich zu anderen europäischen Regionen zurück.» Für Zürich zieht die Studie eine denkwürdige Bilanz: «Keine andere Metropole in Europa ist so schlecht ans HGV-Netz angeschlossen wie Zürich.»

Die schweizerische Verkehrspolitik sei «stark nach innen orientiert», werfen die Autoren der Studie vor, die Politik habe «kaum» auf die europäischen Herausforderungen reagiert. Neat und Bahn 2000 würden zwar die interne Erreichbarkeit erhöhen, «aber es hilft der Standortattraktivität von Bern oder Zürich wenig, wenn Reisende in 30 Minuten Brig oder Bellinzona erreichen können, aber weiterhin vier, fünf oder sechs Stunden nach München, Paris oder Frankfurt benötigen.»

Europa auf der anderen Seite gab sich nicht gross



Foto: Cisalpino

Schweiz–Italien: Cisalpino bei Capolago TI.

Mühe, die Schweiz verkehrsmässig zu integrieren: Weil die integrierte Planung der transeuropäischen Netze die Schweiz kaum berücksichtigt, drohen die schweizerischen Regionen den Zug der Erreichbarkeit im wahrsten Sinne des Wortes zu verpassen.

«OFFENSICHTLICH NICHT PRIORITÄR»

Die Kritik ist hart: Die Projekte, mit welchen sich die Schweiz ans europäische Schienennetz anhängen will, gälten «offensichtlich als nicht prioritär». Der Westschweizer Anschluss an den TGV nach Paris werde immer wieder verschoben oder geändert, die Nord-Süd-Trassen der Neat «enden auf den Güterbahnhöfen von Basel und Chiasso». Und weiter: «Selbst minimale Verbesserungen auf der Strecke von Zürich nach München sind nicht zu erwarten.»

In der Studie wird die Forderung laut, die HGV-Anschlüsse sollten «stärker priorisiert» werden. Denn «der Anschluss ans europäische HGV-Netz könne auch die Nutzung der eigenen – teuren – Bahninfrastrukturen verbessern». Zudem wirke sich dies erst noch auf die anderen Verkehrsträger positiv aus.

Otto Hostettler

Mit 230 km/h von Berlin nach Hamburg

Die Bahn wird am 12. Dezember 2004 zur schnellsten Verbindung zwischen Berlin und Hamburg.

Auf der rund 280 Kilometer langen Strecke zwischen Berlin und Hamburg werden Bahnreisende ab dem anstehenden Fahrplanwechsel bis zu 35 Minuten weniger lang unterwegs sein. Der ICE benötigt für die Verbindung der beiden Metropolen lediglich noch 90 Minuten. Mit Tempo 230 übertrifft der ICE auf der Ausbaustrecke auch frühere Geschwindigkeitsrekorde.

Von 1933 bis 1957 verkehrte zwischen Hamburg und Berlin der legendäre «Fliegende Hamburger», mit bis zu 160

Stundenkilometern. Dieser Dieseltriebwagen der Deutschen Reichsbahn schaffte die Strecke in 130 Minuten. Mit dem Fahrplanwechsel profitieren Kunden nicht nur von einer schnelleren Verbindung zwischen den beiden Grossstädten, sondern auch von einer Angebotsverbesserung. Wegen der grossen Nachfrage erhöht die Deutsche Bahn die Platzkapazität zwischen Hamburg und Berlin um 15 Prozent. Eingesetzt werden fabrikneue ICE, bis Ende 2005 will die DB insgesamt 30 neue

Exemplare in Betrieb nehmen.

Deutschland investierte für den Ausbau der Strecke in den letzten vier Jahren 650 Millionen Euro und wollte damit zumindest teilweise Ersatz für die nicht gebaute Magnetschwebbahn Transrapid bieten. Unter anderem wurden 52 Bahnübergänge durch Brücken oder Tunnel ersetzt, der teils moorige Untergrund stabilisiert und der Eisenbahnknoten Wittenberge komplett umgebaut.

ohs

Japan, Pionier der Hochgeschwindigkeitszüge

Die Schweiz und Europa könnten bei den Hochgeschwindigkeitszügen viel von der Erfahrung der Japaner lernen. Sie fuhr schon mit Tempo, als die Schweiz noch Dampfloks im Einsatz hatte. Auch heute ist Japan mit seinen Shinkansen-Zügen Europa Meilen voraus.

Als in der Schweiz die letzte Dampfloks ausrangiert wurde, machte im fernen Japan bereits ein ganz spezieller Zug von sich reden. Shinkansen, die ersten Hochgeschwindigkeitszüge, nahmen im Jahre 1964 auf der Strecke von Tokio nach Osaka den Betrieb auf. Den Japanern gelang damit ein Quantensprung in der Eisenbahngeschichte, von der



Einfahrt des Shinkansen auf dem abgesperrten Perron.

noch heute viele Länder nur träumen können.

Für seine Hochgeschwindigkeitszüge wurden im erdbebenreichen Land speziell sichere Bahnstrecken gebaut. Das Hochgeschwindigkeitsnetz umfasst heute rund 2200 km. Auch das ist die Besonderheit an diesem Netz. Während in Europa zum Teil auf den Hochgeschwindigkeitsnetzen auch andere Züge fahren und andererseits TGV- oder ICE-Züge auf alten Bahnstrecken fahren, ist dies in Japan nicht der Fall: Auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken fährt einzig der Shinkansen.

AUFWAND LOHNT SICH

Der Aufwand für dieses Bahnsystem lohnt sich ganz offensichtlich: Das beweisen auch ein paar eindrückliche Eckdaten der Züge: So beträgt die durchschnittliche Verspätung der Züge 24 Sekunden. Die Dichte der Zugfolge liegt bei 3 Minuten 30 Sekunden und die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei 220 Stundenkilometern. Und: Ein Lokführer muss sich schriftlich rechtfertigen, wenn ein Shinkansen auf 3 km eine Verspätung von 15 Sekunden einfährt. Dieses Jahr haben die Japaner auf den Schienen einmal mehr einen neuen Geschwindigkeitsrekord mit über 500 Stundenkilometern erzielt.

Aber wie ist so ein präziser Ablauf der Züge möglich? Folgende Faktoren spielen unter anderem eine wichtige Rolle:

- eigenes gut ausgebautes Schienennetz (nur für Hochgeschwindigkeitszüge)
- punktgenaues Anhalten in den Bahnhöfen
- sehr gute Technik
- eiserne Disziplin
- sehr gutes Reservationssystem

Zum punktgenauen Anhalten der Züge ist beizufügen, dass auf jedem Bahnsteig feste Abschränkungen auf der Bahnsteigkante montiert sind. Eine Öffnung befindet sich nur dort, wo der betreffende Wagen anhält und sich eine Wagentür befindet. Auf dem Ticket sind die Wagennummer



Fotos: Thomas Lendenmann

Strikte Organisation: Die Shinkansen halten genau so, dass die Türen der Züge mit den Abschränkungen auf den Perrons übereinstimmen.

und der Platz sowie der Zugname notiert. Ebenfalls findet man die Wagennummer bereits über einer solchen Einstiegsöffnung am Bahnsteig elektronisch angezeigt. Damit kann zeitaufwändiges Suchen durch Zugpassagiere verhindert werden. Auch wird vor einer solchen Eingangsöffnung in Einerreihe gewartet. Kein Vergleich mit Europa, wo jeweils eine Menschentraube vor die Wagentür drängt und Passagiere kaum aussteigen können.

AUSSERGEWÖHNLICHER KOMFORT

Auch der Komfort der Züge ist aussergewöhnlich. Alle Wagen weisen Flugzeugbestuhlung auf, dabei hat es in den Shinkansen-Zügen Zweier- und Dreierreihen. Eine Bahnangestellte kommt mehrmals mit einem Verpflegungswagen vorbei und weist mit japanischer Höflichkeit auf diverse Speisen und Getränke hin. Das Reisen in solchen Zügen ist sehr an-

genehm, hört man doch praktisch kein Fahrgeräusch.

Tickets für den Shinkansen kann man in jeder grösseren Bahnstation besorgen, vorausgesetzt, man spricht Englisch. Leider spricht das Personal nicht überall englisch. So muss man sich halt mit Händen und Füßen verständigen oder: «Anata wa nihon go o hanashimasu ka» («sprechen Sie japanisch?»).

Europa könnte heute viel von den japanischen Hochgeschwindigkeitszügen lernen. Als einer der wohl wichtigsten Punkte scheint mir, dass diesbezüglich endlich der Nationalitätengeist begraben wird. Es ist wenig sinnvoll, dass jedes Land seinen eigenen Hochgeschwindigkeitszug baut. Vielmehr sollten alle Länder in Europa gemeinsam ein HGV-Netz bauen und einen einheitlichen Zug entwickeln. Nur so kann Europa im Bahnverkehr endlich einen Quantensprung nach vorne machen.

Thomas Lendenmann

Immerhin: Jeden Morgen 12-mal von Zürich ins Ausland

Aller Kritik zur internationalen Vernetzung zum Trotz: Jeden Morgen verlassen 12 internationale Züge Zürich – in die verschiedensten Himmelsrichtungen.

Auch wenn gemäss der BAK-Studie der Bahnhof Zürich international schlecht vernetzt ist, eine Besonderheit hat Zürich: Jeden Morgen verlassen zwölf internationale Züge den Bahnhof Zürich nach verschiedenen europäischen Destinationen.

05.54	ICE1	Hamburg
07.09	Cisalpino	Mailand
07.14	Cisalpino	Stuttgart
07.18	TGV	Paris
07.33	SBB-EC	München
07.42	Cisalpino	Florenz
08.02	ICE1	Hamburg
08.31	SBB-IC	Mailand
09.06	ICE-T	Stuttgart
09.09	Cisalpino	Venedig
09.33	SBB-EC	München
09.40	ÖBB-EC	Wien

Diese Vielfalt ist einmalig und so können wir aus eigener Erfahrung einen Vergleich der verschiedenen Züge ziehen. Dass die Reisezeiten zu den oben angegebenen Destinationen teilweise zu lang sind, liegt aber nicht nur an

der Schweiz. Beim Betrachten der Landkarte fällt auf, dass insbesondere unsere Nachbarländer beim Ausbau ihrer Bahnverbindungen in Richtung Schweiz ziemlich zurückhaltend gewesen sind, um dies einmal anständig auszu-drücken. Eindrücklichstes Beispiel ist etwa der Grenzübergang St. Margrethen. So fährt der Zug auf einer Bummelfahrt – auf einer eingleisigen Strecke mit unbewachten Bahnübergängen – in Richtung Bregenz. Ab Lindau verkehren die Züge im Dieselbetrieb Richtung München.

Beim Grenzübergang Schaffhausen verläuft die Streckenführung auf der Gäubahn eingleisig, nach dem Grenzübergang Basel verläuft die Strecke zwischen Basel und Freiburg als kurvenreiche Tunnel-fahrt. Und beim Grenzübergang Les Verrières wird die Reise zur Bummelfahrt auf einer Einspurstrecke. In Genf wiederum muss die

Bahn Richtung Paris einen grossen Umweg fahren, weil die Verbindung Bellegarde-Mâcon nach wie vor fehlt. Und wer bei Chiasso mit dem Zug über die Grenze fährt, erlebt ab Como bis Monza ebenfalls eine Bummelfahrt.

Einige der oben aufgeführten gravierenden Mängel werden in hoffentlich naher (vermutlich aber leider erst in ferner) Zukunft behoben, teilweise auch mit Geldern aus dem HGV-Kredit. Doch es ist unbestritten: Auch unsere Nachbarländer sind hier gefordert und haben einen Nachholbedarf.

WÜNSCHE FÜR DIE ZUKUNFT

Nach der Auslieferung der neuen Cisalpino-Züge und Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (2007) sind mehrere neue Verbindungen nach Italien vorgesehen, unter anderem eine Direktverbindung

Zürich–Rom. Auch der TGV-Est bringt TGV-Direktverbindungen von Paris über Strassburg nach Zürich. Als Ergänzung könnten ICE-Direktverbindungen in den Norden aber wesentliche Verbesserungen herbeiführen. Beispielsweise könnten ICE der Strecke Amsterdam–Basel alternierend nach Zürich und Chur beziehungsweise nach Bern und Interlaken (resp. Brig) weiterverkehren. Die Strecken Hamburg–Basel und Berlin–Basel könnten nach demselben System alternierend nach Chur beziehungsweise Interlaken (resp. Brig) weitergeführt werden. Das Ziel müsste sein, dass kein ICE mehr in Basel endet, sondern dass sie abwechslungsweise an Ferienorte der Schweiz angebunden werden.

TGV NACH GENÈVE-ZÜRICH

Ähnlich müssten Verbindungen aus dem Westen bis in die Schweiz weitergeführt werden. So könnte der TGV Paris–Bern nach Interlaken geführt werden. Und die Verbindung Marseille–Lyon–Genf könnte mit einem Mehrstrom-TGV weiter nach Bern–Zürich verkehren.

Das lästige Umsteigen wegen dem Zoll in Genf dauert seit Jahrzehnten an, und niemand unternimmt Anstrengungen, diesen eklatanten Missstand endlich zu beheben. Insbesondere bei der Ausreise nach Frankreich muss man wegen der Wartezeit am französischen Zoll aus Sicherheitsgründen (das TGV-Billet verfällt bei Nichtbenützung) einen Zug früher nach Genf nehmen.

Edwin Dutler



Europas Hochgeschwindigkeitszüge: TGV THALYS und InterCityExpress 3 (ICE 3) im Hauptbahnhof Köln.

Foto: DB AG/Lautenschläger

Europazug HTE schubladisiert

Das Projekt eines gemeinsamen europäischen Hochgeschwindigkeitszugs (HTE) wird vorläufig nicht mehr weitergeführt. Die Deutsche Bahn, SNCF und FS schafften nur gerade die erste Phase und stellten ein so genanntes funktionales Lastenheft zusammen. Darin wurden die erwünschten technischen Anforderungen definiert.

Die drei Bahnen gaben daraufhin bekannt, das Projekt werde vorläufig nicht weiterverfolgt. Weitergehende Arbeiten sollten erst wieder aufgenommen werden, wenn eine Neubeschaffung

anstehe und die Anpassung an künftige Normen erfolgen könne, hiess es. Über die Gründe des Scheiterns hielten sich die drei Bahnen bedeckt und veröffentlichten nur allgemeine Äusserungen.

Den Ausschlag für das Ende der hochfliegenden Pläne gaben offenbar die nach wie vor national geprägten Bahnsystemgrenzen sowie rechtliche Bedenken für eine europäische Beschaffung. Von Seiten der Deutschen Bahn hiess es, die bisherigen Ergebnisse des trinationalen Projekts seien immerhin geeignet, um in technischen Be-

langen bei der europäischen Bahnharmonisierung berücksichtigt zu werden.

Das Fazit fällt angesichts der ursprünglichen Pläne bescheiden aus: Geplant war, dass der Highspeed Train Europe (HTE) dereinst zur nächsten Generation von Hochgeschwindigkeitszügen in den drei Ländern werden sollte. Bereits ab dem Jahr 2010 hätten die Züge fertig gestellt sein sollen. Vorgesehen war eine modulare Plattform, die sowohl einstöckige wie doppelstöckige Züge zugelassen hätte.

ohs

Glacier-Express ohne Zuschlag

Vom 21. Mai bis 16. Oktober 2005 verkehrt der Glacier-Express 905 (Disentis ab 12.36 h) zwischen Sedrun und Andermatt mit mehreren Zwischenhalten. Trotzdem ist er gemäss Kursbuch auch auf dieser Strecke zuschlagspflichtig. Nach Rücksprache mit der Direktion der Matterhorn-Gotthard-Bahn hat diese nun aber versichert, dass im Lokalverkehr (Disentis-Andermatt) kein Zuschlag erhoben werde. gb



Gondelfahrt in Venedig? Besuch der Uffizien in Florenz? Shopping in Mailand? Speisen in Bologna? Cisalpino verbindet die Schweiz mit Italien. Täglich. Schnell, sicher und bequem. Denken Sie daran, wenn Sie das nächste Mal in den Süden reisen! Weitere Informationen und Buchungen in Ihrem Reisebüro oder am Bahnhof.

DESTINATION SÜDEN

CISALPINOwww.cisalpino.com

Die Bahn verliert Marktanteile

Immer mehr Menschen wohnen in den Agglomerationen und arbeiten in der City. Obschon die Pendlerströme in den vergangenen Jahren rasant angeschwollen sind, benutzen immer mehr Pendler das eigene Motorfahrzeug. Warum steigen nicht mehr auf den öffentlichen Verkehr um?

Gemäss Bundesamt für Statistik wohnt der durchschnittliche Pendler 13 Kilometer von seinem Arbeitsort weg und erreicht diesen in knapp 23 Minuten. Jeder dritte Pendler ist zwischen 15 und 30 Minuten unterwegs und nur eine kleine Minderheit von 2 Prozent braucht mehr als eine Stunde. Gemäss der Volkszählung im Jahr 2000 verlassen neun von zehn Berufstätigen für ihre Arbeit ihr Wohngebäude. 65 Prozent dieser Pendler arbeiten in einer anderen Gemeinde als sie wohnen. Eine Mehrheit von 58 Prozent der Pendler benützt das eigene Motorfahrzeug und lediglich 19 Prozent den öffentlichen Verkehr. Dieser hat nach einem überdurchschnittlichen Wachstum in den 80er-Jahren wieder an Terrain eingebüsst. Die restlichen 33 Prozent der Pendler gehen zu Fuss, mit dem Velo oder kombiniert mit

Auto und öffentlichem Verkehr zur Arbeit.

ZÜRCHER S-BAHN

Die Bahn konnte ihren Anteil leicht steigern, während Tram, Bus und Postauto weniger benutzt wurden. Die Steigerung des Bahnanteils ist hauptsächlich auf die guten Verbindungen der Zürcher S-Bahn zurückzuführen. Busse haben vielfach auf mittlere Distanzen viel zu lange Fahrzeiten für die Berufspendler, da sie entweder im Stau stehen bleiben (wenn es nicht separate Busspuren hat) oder für Fahrten über längere Distanzen zu langsam sind, wegen den häufigen Haltestellen. Zur Feinerschliessung sind natürlich viele Haltestellen unerlässlich. Nicht zu unterschätzen ist die Notwendigkeit der Busse als Zubringer zum Schienenverkehr.

Auch für Gebiete, welche nicht mit der Bahn erschlossen sind, sind Buslinien mit einem guten Angebot ein Muss.

Problematisch ist es bei Betriebsumstellungen von Bahn auf Bus, wenn die Fahrzeit für die gleiche Strecke doppelt bis dreimal so lang wird. In vielen solchen Fällen wäre auch mit einer Bahn/Bus-Lösung gedient. Die Bahn für den schnellen Verkehr und der Bus zur Feinerschliessung und als Zubringer. Ein bewährtes Beispiel von diesem System findet man in der March von Pfäffikon SZ bis Reichenburg (Bus und S2 der Zürcher S-Bahn)

WICHTIGER REGIONALVERKEHR

Nicht zu unterschätzen ist, dass rund 80 Prozent der Reisenden des öffentlichen Verkehrs den Regionalverkehr benutzen. Ein sehr dichtes Fernverkehrsnetz mit Halbstundentakt kann nur rentieren, wenn die Anschlüsse mit dem Regionalverkehr funktionieren und dieser auch die Funktion als Zubringer zum Fernverkehr wahrnehmen kann. Vielfach sind Berggebiete und Randregionen in den Randzeiten (öfters schon ab 19 Uhr) nicht mehr mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Da besteht ausser Zweifel ein grosser Handlungsbedarf.

Wenn die Politiker den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs fördern wollen, dann sollten sie sich genau überlegen, ob und vor allem wo sie im Regionalverkehr weiter sparen.

Hans Schärer



Foto: st

Erster SBB-Bahnlehrpfad

Novum für die SBB: Bahn-Chef Benedikt Weibel weihte im Zusammenhang mit der Bahn 2000 einen Bahnlehrpfad ein. Dieser beginnt und endet beim Bahnhof Herzogenbuchsee und führt in einem fünf Kilometer langen Rundgang zum interessantesten Teilstück der Neubaustrecke. Dieses befindet sich auf dem Önzberg bei Wanzwil, mit Blick auf deren Verzweigungsbauwerk für die Solothurner Zweigstrecke sowie vier Tunnels. Neun Infotafeln widmen sich Themen zur Bahn allgemein und zur Neubaustrecke. Auf Voranmeldung steht ein umgebauter Bahnwagen mit einer Diashow zur Verfügung. st

SBB CARGO ERHÖHT DIE PREISE

SBB Cargo will wegen der Sparpläne des Bundes die Preise erhöhen. Als Konsequenz drohen bis zu 2000 zusätzliche Lastwagenfahrten. Mit dem Preisauflaufschlag will die SBB Cargo einen Teil der geplanten Kürzungen bei der Strassenverbilligung kompensieren. Laut Planungen des Bundes sollen im nächsten Jahr 46 von 86 Mio. Fr. gekürzt werden. Ab 2008 soll es keine Subventionen mehr geben. HS



Foto: SBB

Rund 80 Prozent der ÖV-Reisenden benutzen den Regionalverkehr (im Bild Pendler im Bahnhof Luzern).

Bundesrat schiebt Schlüsselprojekte auf die lange Bank

Ausgerechnet drei Schlüsselprojekte im Tessin, Genf und Zürich sind auf Grund eines Bundesratsentscheids akut gefährdet. Doch die Ausbauprojekte sind zur Bewältigung des Verkehrswachstums in den Agglomerationen und für das nationale Bahnnetz von grosser Wichtigkeit. Eine zeitliche Verzögerung will Pro Bahn nicht akzeptieren.

«Denkpause» heisst das Zaubervort des Bundesrats. Anstehende Projekte der Bahninfrastruktur sollen aus Sicht der Landesregierung neu beurteilt werden. Doch damit wird die Realisierung einiger wichtiger Projekte akut gefährdet, was in weiten Teilen der Schweiz und bei Pro Bahn Schweiz grosse Besorgnis und Befremden auslöst.

Gefährdet wären vor allem drei wegweisende Projekte im Tessin, Genf und Zürich, die unmittelbar vor der Realisierung stehen: die für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr wichtige Strecken Mendrisio–Varese (FMV) und

Genf Cornavin–Eaux–Vives–Annemasse (CEVA) sowie die Zürcher Durchmesserlinie (DML).

VERZÖGERUNG

Die drei Bauvorhaben werden von den SBB als Schlüsselprojekte zur Bewältigung des Verkehrswachstums in den Agglomerationen mit nationaler Netzwerke bezeich- net. Bei allen drei Projekten können nationale und regionale Interessen optimal verbunden werden, womit sich eine gemeinsame Finanzierung durch Bund und Kantone aufdrängt.

In den Kantonen Zürich und Genf sind die kantonalen Anteile bereits bewilligt worden (580 Mio. Fr. bzw. 400 Mio. Fr.). Noch dieses Jahr wird Italien umgerechnet 330 Mio. Fr. zur Realisierung des italienischen Abschnitts der FMV genehmigen. Zudem sind die drei Projekte bereits weit fortgeschritten, längst wurden erhebliche Mittel investiert. Eine Verzögerung wäre nicht nur unwirtschaftlich. Sie würde die Qualität des öffentlichen Verkehrs in hohem Mass gefährden und hätte negative Auswirkungen auf die schweizerische Volkswirtschaft.

Pro Bahn fordert daher, dass die drei Vorhaben in die Leistungsvereinbarung 2007/2010 mit den SBB aufgenommen werden. Nur dies sichert die planmässige Realisierung dieser Schlüsselprojekte.

BÜNDNIS DER KANTONE

Um diese Haltung zu unterstreichen, haben die Regierungen der Kantone Tessin, Genf und Zürich in diesem Herbst erfreulicherweise die Bildung eines kantonsübergreifenden Bündnisses beschlossen. Pro Bahn wird die betroffenen Kantone voll unterstützen. Edwin Dutler

Zug um Zug etwas weiter weg vom blauen Dunst

Aufschnaufen für Nichtraucher: Mehr und mehr Züge in der Schweiz werden rauchfrei. Jetzt lanciert die Südostbahn rauchfreie Züge.



Foto: ohs

«FrischLuftZug»: Immer mehr Bereiche im öffentlichen Verkehr werden rauchfrei.

Aufschnaufen für Nichtraucher: Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember wird in den Zügen der Südostbahn (SOB) nicht mehr geraucht. Innerhalb von sechs Wochen wurde in sämtlichen 22 Triebwagen und Steuerwagen sowie in den 38 Reisezugwagen zweiter Klasse sowie im Erstklasswagen «Bodan» die Aschenbecher entfernt, wie die SOB mitteilte. Die ersten Pendelzüge ohne Raucherabteile wurden bereits Mitte November in Betrieb genommen. Um für den Rauchverzicht zu werben, lancierte die SOB Flugblätter mit dem Motto «FrischLuftZug». Einzig in den IR-Zügen des Voralpen-Express werden weiterhin

Raucherabteile geführt. Die Aschenbecher werden aber auch in den SOB-Bahnhöfen verschwinden. Sowohl in den bahndienstlichen Räumen als auch in den Warteräumen und Schalterhallen gilt künftig ein Rauchverbot. Das Rauchen im Freien und auf den Perrons bleibt hingegen erlaubt. Die SOB begründete den Übergang auf rauchfreie Züge und Bahnhöfe mit «Kundenwünschen und Einsparungen im Unterhalt der Fahrzeuge und Anlagen».

Bereits seit Oktober haben auch die SBB und die Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn (SZU) einen weiteren Schritt in Richtung rauchfreien öffentlichen Verkehr gemacht:

Zur rauchfreien Zone wurden der Bahnhof Museumsstrasse (Gleise 21–24 auf Seite Landesmuseum), Gleise 1 und 2 der SZU sowie Zürich Selnau. SBB und SZU rechnen damit, dass die Massnahme bei den Kundinnen und Kunden auf eine gute Akzeptanz stossen wird.

Voraussichtlich 2005 werden auch die Tiefbahnhöfe Zürich-Flughafen und Genf-Flughafen in Nichtraucherzonen umgewandelt. Mit den seit einem Jahr laufend eingeführten rauchfreien Zonen in Bahnhofsgebäuden und Schalterhallen habe man «durchwegs positive Erfahrungen gemacht», schreiben die SBB in einer Medienmitteilung. ohs

Fusioniert von Montreux nach Luzern?

Die Montreux-Oberland-Bahn lanciert eine alte Idee: Würde die Strecke zwischen Interlaken und Zweisimmen umgebaut, könnten die Schmalspurstrecken Montreux–Zweisimmen und Interlaken–Luzern verbunden werden – mit finanziell und touristisch positiven Folgen.



Foto: MOB

Attraktiver dank Verbindung mit der Brünigbahn? «Golden Pass Panoramic» unterwegs im Berner Oberland.

Einst geisterte die Verknüpfung zwischen den beiden Schmalspurstrecken Montreux–Gstaad–Zweisimmen und Interlaken–Brünig–Luzern den Touristikern als Vision vor. Jetzt könnte das Projekt auf Grund wirtschaftlicher Überlegungen ein Comeback feiern. Richard Krummrow, Direktor der Montreux-Oberland-Bahn (MOB), lancierte an der Generalversammlung der MOB die Verknüpfung der beiden Strecken als «Sparprojekt», wie der «Bund» berichtete. Konkret könnte die heutige Normalspurbahn durchs Simmental auf Schmalspur umgebaut werden. Würde gleichzeitig zwischen Spiez und Interlaken eine dritte Schiene verlegt werden, könnte diese Strecke von Normalspur- und von Schmalspuzügen befahren werden. Entstehen würde mit dieser Ver-

netzung eine Schmalspurbahn von 300 Kilometer Länge zwischen Genfersee und Vierwaldstättersee.

Sparpotenzial sieht der MOB-Direktor insbesondere darin, dass es mit einer Verknüpfung auch zu einer Bereinigung der Eigentümerverhältnisse kommen könnte. Der Montreux-Oberland-Bahn schwebt vor, dass die drei beteiligten Unternehmen fusionieren könnten beziehungsweise die BLS die von ihr betriebene Strecke zwischen Zweisimmen und Spiez der MOB abtreten sollte.

Krummrow bezeichnete die Einsparungen auf Grund von optimiertem Rollmaterial- und Personaleinsatz und einer effizienteren Verwaltung auf jährlich 10 bis 17 Millionen Franken. Der MOB-Direktor stützte sich bei seinen Äusserungen auf die Er-

kennnisse einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der MOB, SBB und BLS. Zudem würden «vorsichtig geschätzt» künftig rund 100 000 Personen mehr über die «Golden-Pass»-Linie fahren, was wiederum zu Mehrerträgen von 3,5 Millionen Franken führen würde, zitierte der «Bund» den MOB-Direktor weiter.

Bereits im kommenden Frühling wollen die Verwaltungsräte der beteiligten Bahnen dem Bund und den betroffenen Kantonen ein entsprechendes Projekt präsentieren, liess der MOB-Chef an der Generalversammlung verlauten. Beim Kanton Bern zeigt man sich offen gegenüber dem Fusionsprojekt. Auf Interesse stossen insbesondere die möglichen Einsparungen in zweistelliger Millionenhöhe.

Otto Hostettler

«Touchscreen» für ZVV

Die Ticketautomaten im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sind veraltet und sollen ersetzt werden. Die neuen Automaten, die voraussichtlich bis Ende 2007 überall in Betrieb sein werden, sollen den Kundinnen und Kunden das Ticketlösen vereinfachen – dank eines breiteren Ticketsortiments sowie komfortableren Zahlungsmöglichkeiten. Die Bedienungsfläche wird neu mit einem Touchscreen ausgestattet. Es soll schweizweit eine möglichst einheitliche Benutzeroberfläche geschaffen werden, um das Lösen von Tickets für die Fahrgäste zu vereinfachen. ohs

SPATENSTICH FÜR DIE GLATTALBAHN

Der 14. September 2004 war ein historischer Tag in der Geschichte des Glattalbahn-Projektes. In Anwesenheit von rund 120 Gästen unternahm die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer im Cockpit eines Baggers den Spatenstich zum Bau der Glattalbahn. Die Glattalbahn ist ein Schlüsselprojekt, um das wirtschaftliche Potenzial in der Region Zürich Nord/Mittleres Glattal optimal zu nutzen. Mit dem Projekt kann die Entwicklung der Region so vorangetrieben werden, wie es der Kanton Zürich in seinem Richtplan vorgesehen hat. Die erste Etappe der Glattalbahn wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 eröffnet. DUT

Ausbauten bei Schwanden

Insgesamt investieren die SBB 24,3 Millionen Franken in die Automatisierung und Sanierung der Strecke Schwanden–Linthal. Der Bahnhof Schwanden wird umgebaut und erhält einen Zwischenperon mit Unterführung. Auch in Linthal erhält das Gleis 1 eine erhöhte Peronkante. Das Facelifting wird aus finanziellen Gründen zurückgestellt. Von zwölf nicht gesicherten Bahnübergängen werden vier aufgehoben, vier mit Barrieren gesichert und ein Übergang durch eine Unterführung ersetzt. Zudem gibt es neue Signalanlagen. HS

Schmerikon: Stationshalter

Der Bahnhof von Schmerikon wird noch nicht geschlossen: Die SBB, die Gemeinde sowie die IG für einen bedienten Bahnhof haben eine Lösung gefunden, um am Bahnhof Schmerikon weiterhin Verkauf und Beratung sicherzustellen: Seit Anfang November werden die bisherigen Dienstleistungen durch einen so genannten Stationshalter abgedeckt, wie es in einer Medienmitteilung heisst.

Die Zukunft des bedienten Bahnhofs Schmerikon ist mit der erreichten Lösung nach langen Verhandlungen weiterhin sichergestellt. Die Gemeinde sowie die «Interessengemeinschaft für einen bedienten Bahnhof Schmerikon» haben sich für die Weiterführung von Beratung und Verkauf durch einen Stationshalter entschieden, die

SBB haben sich auf Ende Oktober zurück gezogen.

Seit diesem Zeitpunkt betreibt Karl Reichenbach den Bahnhof Schmerikon. Er führt bereits seit Januar 2000 den Bahnhof Schänis als selbstständiger Stationshalter. Mit dem gelernten SBB-Kondukteur und Betriebsdisponenten übernehmen Martin Kutt (ehemaliger SBB-Angestellter in Schmerikon) sowie die Betriebsdisponentin und Reisebürospezialistin Madeleine Jacquemai-Kranz Beratung und Verkauf in Schmerikon.

Mit dem nun auch in Schmerikon realisierten Stationshaltermodell sind auch weiterhin alle Fahrausweise des nationalen und internationalen Sortiments erhältlich, zusätzlich wird ein Reisebüro eingerichtet.

ohs

Rotkreuz–Arth-Goldau

Direkte Verbindung Rotkreuz–Arth-Goldau faktisch aufgehoben. Wenn man im elektronischen SBB-Fahrplan eine Verbindung vom Knoten Rotkreuz nach dem Knoten Arth-Goldau sucht, dann wird man mit Schrecken feststellen, dass sich die Fahrzeit von bisher 14 Minuten auf 30 Minuten bis eine Stunde erhöht. Neu bedienen die neuen IR Luzern–Locarno Rotkreuz nicht mehr. Als Verbindung wird der Bus nach Küssnacht am Rigi vorgeschlagen, wo auf den Zug umgestiegen werden kann. Die andere Variante führt via Zug nach Arth-Goldau. HS

NADELÖHR IM JURA ÜBERWINDEN!

In wenigen Jahren werden durch die neuen Alpentunnels weitere Transportkapazitäten bestehen. Nördlich von Basel erfolgt der Ausbau der Zulaufstrecken auf beiden Seiten des Rheines. Die rechtsufrige Linie der DB ist teilweise schon vierspurig. Mit dem Katzenbergtunnel wird die Vierspur bald bis Basel führen. Seit dem Bau des Adlertunnels zwischen Basel und Lieetal sind die Pläne für eine Weiterführung der Ausbauten Richtung Olten nicht vorangekommen. Die Erweiterung der Bahninfrastruktur ist für Pro Bahn Nordwestschweiz aber strategisch und unverzichtbar, weshalb sich die Sektion dem Komitee Pro Wisenberg angeschlossen hat. wr

Güter: Das Ziel in weiter Ferne

Die Lastwagenlobby behauptet, die LSVA verteuere die Strassentransporte und verschweigt gleichzeitig, dass dieser Preisaufschlag durch die höheren zugelassenen Tonnagen bei den meisten Transporten mehr als kompensiert wird. Auf der anderen Seite verteuert sich aber der Transport auf der Bahn durch die höheren Trassenpreise, die Führung der Nachtzüge über die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (20 Promille statt 12 Promille Steigung, was Doppeltraktion erfordert) und der zusätzlichen Ausrüstung der Lokomotiven mit ETCS. Damit rückt das Verlagerungsziel in immer weiter Ferne. HS



Foto: Susanne Pfeiffer-Di Pietro

«Zuricg»: Sprachreform in Italien?

Nicht nur die Deutschen plagen sich mit der Reform der Sprache, auch Italien scheint eine grundlegende Sprachreform eingeleitet zu haben. Zudem sind in diesem Land neue Städte gebaut worden, die anscheinend auch gleich einen Anschluss ans Schienennetz erhalten haben. Die Aufnahme stammt vom Hauptbahnhof von Bologna. chp

Glarus sucht verkehrstechnische Gesamtsicht

Mit einem Mobilitätskonzept will der Kanton Glarus die Verkehrsproblematik künftig gesamtheitlich betrachten. Die Bergregion unternimmt damit einen beispielhaften Neustart, nachdem ein aufwändiges und teures Strassenbauprojekt schubladisiert wurde.

Die Landsgemeinde des Kantons Glarus hatte am 6. Mai 2001 ein gigantisches Umfahrungsprojekt (E+E Strasse) an den Regierungsrat zurückgewiesen. Verschiedene Gruppierungen hatten damals aus sehr unterschiedlichen Gründen diese Vorlage abgelehnt. Argumente der Gegner waren finanzielle Gründe, Umweltschutz, Kulturlandverbrauch, einseitige Bevorzugung des Individualverkehrs, Verlagerung der Immissionen und ein mangelhaftes Gesamtverkehrskonzept. Aus diesen Gründen hatte der Landrat im September 2002 den Regierungsrat beauftragt, mit einem «Mobilitätskonzept Glarus» neue Wege aufzuzeigen für ein Gesamtverkehrssystem.

SITUATION IM KANTON GLARUS

Bei einem Bergkanton mit weniger als 40 000 Einwohnern steht die Kostenfrage im Vordergrund. Sparmassnahmen des Bundes bei Investitionen und Abgeltungen im öffentlichen Verkehr sowie im Strassenbau sind sehr schmerzhaft. Sie können notwendige und zukunftsorientierte Projekte auf unbestimmte Zeit verzögern oder gar verhindern.

Der Kanton Glarus hat keinen Südausgang, ausser der Klausenpassstrasse während den Sommermonaten. Der meiste Verkehr ist – mit Ausnahme des Tourismus – hausgemacht. Für die Stadt Glarus und die Gemeinden Netstal und Näfels ist durch die Belastungen des Strassenverkehrs die Schmerzgrenze erreicht.

Der Kanton ist für eine Randregion recht gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, jedoch noch lange nicht optimal, was sich durch ein ungünstiges Verhältnis des Modalsplittes zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs auswirkt.

Die wichtigsten Linien des ÖV sind:

- SBB: Ziegelbrücke Linthal und Bilten–Ziegelbrücke–Mühlehorn
- Standseilbahn Linthal–Braunwald
- Autobetriebe Sernftal Schwanden–Elm und andere angrenzende Linien mit eingeschränktem Fahrplanangebot
- Postauto: Busbetrieb Glarner Mittelland, Glarus–Klönthal (Sommerbetrieb) und ein eingeschränkter Betrieb Linthal–Urnerboden, im Sommer touristische Linie über den Klausenpass nach Flüelen
- SBB-Buslinien: Bilten–Näfels–Kerenzerberg–Mühlehorn und Ziegelbrücke–Niederurnen–Näfels

Der Landrat (Kantonsrat) beschloss darauf, dass künftige Massnahmen nicht nur finanzierbar und wirtschaftlich tragbar (wirtschaftliche Effizienz), sondern auch mehrheitsfähig sein müssen (gesellschaftliche Akzeptanz). Zudem müssen sie Rücksicht nehmen auf die natürlichen Ressourcen und die Umwelt. Daraus ergaben sich folgende fünf Kernfragen, die aus Sicht

der politischen Entscheidungsträger geklärt werden müssen:

1. Gibt es eine Mobilitätspolitik, die sowohl das wirtschaftliche Wachstum fördert wie auch die gesellschaftliche Akzeptanz findet und das ökologische Gleichgewicht bewahrt oder wieder herstellt?
2. Braucht es einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder kann sich der Kanton Glarus wirtschaftlich weiterentwickeln auch ohne Grossinvestitionen in den Infrastrukturen des motorisierten Individualverkehrs und/oder des öffentlichen Verkehrs?
3. Wenn Infrastrukturausbauten notwendig sind, welche und mit welcher Priorität? Ist es der Strassenbau, der Bau von Busspuren oder der Ausbau der SBB-Linie von Ziegelbrücke bis Linthal?
4. Welche Geldmittel soll und kann der Kanton Glarus für den Ausbau und den Betrieb der Verkehrsnetze, das heisst für das Mobilitätsangebot, ausgeben? Wie soll sich das Verhältnis von Einnahmen und Ausgaben weiterentwickeln?
5. Wie kann die Wohnqualität an den Hauptverkehrsachsen in den Gemeinden Glarus, Netstal und Näfels verbessert werden, ohne die Naherholungsgebiete zu beeinträchtigen?

Fortsetzung Seite 12

Konzept für «Herzstück»

Pro Bahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz, fordert ein strategisches Konzept für das so genannte Herzstück in Basel und bezog im Rahmen des Anhörungsverfahrens entsprechend Stellung. Für Pro Bahn ist ein strategischer Ausbau der Schieneninfrastruktur für die trinationale Agglomeration Basel (TAB) zwingend nötig. Diese Agglomeration muss für den regionalen und überregionalen Schienenverkehr über eine zukunftsichere Infrastruktur verfügen. Als Zwischenziel ist die Regio-S-Bahn Basel wie geplant konsequent weiter auszubauen. Zudem soll das strategische Konzept des «Herzstücks» weiter entwickelt werden. Der Fokus soll aber auf die ganze trinationale Agglomeration und den gesamten Schienenverkehr ausgerichtet sein, fordert Pro Bahn. wr

MEHR ÖV-AUFWAND FÜR NETSTAL

Für den Busbetrieb Glarner Mittelland sinkt der Gemeindeanteil von 24,21 auf 18,5 Prozent. Hingegen steigt er für die Strecke Netstal–Näfels–Mollis von 17,14 auf 18,5 Prozent. Laut der Baudirektion des Kantons Glarus steigt der Gemeindeanteil für den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr von bisher Fr. 18.65 auf Fr. 24.20 pro Kopf der Bevölkerung. Die Erhöhung geht auf den «Glarner Sprinter» und Optimierungen im Buskonzept zurück. hs

Fortsetzung von Seite 11

MÖGLICHE SZENARIEN

Der Kanton Glarus hatte darauf eine Spürgruppe gebildet mit Vertretern aus verschiedenen Interessengruppen. In Zukunft muss aus den verschiedenen Szenarien ein konsensfähiges Projekt erarbeitet werden, welches allen Interessen Rechnung trägt. An der Landsgemeinde wird nur eine Vorlage gutgeheissen werden, welche auf einem demokratischen Prozess aufgebaut ist und damit letztlich auch mehrheitsfähig sein muss.

SZENARIO 1: ÖV

Diese Variante verzichtet auf jeglichen Strassenbau und schlägt ein Verkehrssystem vor, das den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und insbesondere auf der Bahnlinie Ziegelbrücke–Linthal als Rückgrat der Infrastruktur aufbaut. Der «Glarnersprinter» fährt im Stundentakt von Zürich bis Schwanden. Die Reisezeit wird so verkürzt, dass die Strecke Zürich–Schwanden in weniger als 60 Minuten bewältigt werden kann. Das Busangebot wird weiter verdichtet, sodass auch in den Randstunden und an den Wochenenden ein regelmässiges Angebot des öffentlichen Verkehrs vorhanden ist. Es werden besondere Anstrengungen unternommen, durch Informations- und Mobilitätszentren die Benützung des öffentlichen Verkehrs zu fördern. Dazu sollen auch unkonventionelle neue Ideen unterstützt werden. Zudem würden Tarifverbilligungen ins Auge gefasst. Es werden finanzielle Anreize zur Benützung emissionsarmer Fahrzeuge geschaffen.

Im Gegenzug wird das bestehende Strassennetz in

Stand gehalten, aber auf Ausbauten wird konsequent verzichtet. Der motorisierte Strassenverkehr wird durch verkehrslenkende Massnahmen so geführt, dass die Busse möglichst unbehindert verkehren können. Es wird davon ausgegangen, dass zur Verwirklichung der Vorhaben ein Bausteuerzuschlag erhoben werden muss (Sonderfinanzierung).

SZENARIO 2: STRASSENBAU

Diese Variante erstellt als Rückgrat eine grosszügige Umfahrungsstrasse der Siedlungsgebiete zwischen Näfels und Glarus-Süd. Da die Mittel für den gleichzeitigen Ausbau der Bahninfrastruktur und des Busangebotes fehlen, werden die weiteren Ausbauten des ÖV-Angebotes stark eingeschränkt.

In den Ortschaften Näfels, Netstal und Glarus entsteht in den Ortszentren und auf der Kantonsstrasse die Möglichkeit zur Neugestaltung und Umnutzung der frei werdenden Verkehrsflächen. Für die Bedienung der Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr in den Randstunden und an den Wochenenden wird auf die bestehenden Taxibetriebe verwiesen. Es wird davon ausgegangen, dass zur Verwirklichung der Vorhaben ein Bausteuerzuschlag erhoben werden muss (Sonderfinanzierung).

SZENARIO 3: KOMBI 1

Diese Variante sucht eine Lösung «in kleinen Schritten», im Rahmen der heute zur Verfügung stehenden Mittel. Der Strassenverkehr wird schwerge­wichtig mittels organisatorischer Massnahmen verflüssigt, wobei die Einrichtung von Einbahnstrassen im Vordergrund steht. Die sich

abzeichnenden Lösungen be­dingen aber ebenfalls Strassenausbauten, z.B. am Rande bestehender Siedlungsgebiete. Der Ausbau des ÖV-Angebotes erfolgt in kleinen Schritten. Angebote werden sukzessive dem Bedarf angepasst und optimiert.

SZENARIO 4: KOMBI 2

Diese Variante sucht einen Mittelweg zwischen Investitionen in Strassenbauten und den öffentlichen Verkehr: Die Dörfer Näfels und Netstal werden mittels zwei möglichst kurzer Tunnelanlagen umfahren. Die beiden Projekte sind etappierbar. In Glarus wird eine Lösung mittels Einbahntrassenführung gesucht, wobei die Querung von Wohnquartieren nicht zur Diskussion steht. Der Ausbau des ÖV-Angebotes erfolgt in kleinen Schritten. Der Ausbaustand nach Einführung des «Glarnersprinters»-light (Konzept Fahrplan 05) und die entsprechenden Anpassungen des Busnetzes soll erhalten und optimiert werden. Dazu werden eine intensive Information der Bevölkerung und die Förderung alternativer Mobilitätsangebote dienen. Es wird davon ausgegangen, dass zur Verwirklichung der Vorhaben ein Bausteuerzuschlag erhoben werden muss (Sonderfinanzierung).

BEURTEILUNG VON PRO BAHN

Nach Erscheinen des Grundlagenberichtes von Dr. H. J. Bernath im Auftrag der Baudirektion des Kantons Glarus hat die Sektion Ostschweiz von Pro Bahn folgende Stellungnahme eingereicht:

SZENARIO 1

Dieses würde mit den Zielen

der Sektion Ostschweiz mehrheitlich übereinstimmen. Wir sind jedoch der Meinung, dass eine einseitige Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht alle Probleme löst und vor allem vor dem Souverän nicht mehrheitsfähig ist.

SZENARIO 2

Einer einseitige Förderung des Individualverkehrs, ohne Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs, lehnen wir grundsätzlich ab.

SZENARIO 3 UND SZENARIO 4

Diese beiden Varianten entsprechen eher unseren Vorstellungen und wir werden Hand bieten zu einer mehrheitsfähigen Lösung.

FAZIT

Dieser Bericht zeigt die Verkehrsproblematik eines Bergkantons auf. Die Entwicklung des Mobilitätskonzepts Glarnerland braucht noch einige Zeit und könnte weit über die Kantons­grenzen Beachtung finden. Es zeigt auch deutlich auf, wie die gegenwärtige Bundespolitik mit ihrer Sparwut innovative Projekte in Berggebieten und Randregionen zu Fall bringen kann. Pro Bahn Sektion Ostschweiz wird sich dafür einsetzen, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Glarus weiterhin in Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Organisationen erhalten und moderat ausgebaut werden kann. Bis eine ausgereifte Vorlage des Mobilitätskonzepts Glarnerland der Landsgemeinde unterbreitet wird, dauert es mindestens noch zwei Jahre.

Hans Schärer

Quelle: Grundlagenbericht Baudirektion Kanton Glarus (Dr. H. J. Bernath).

SVP-Forderung bringt vor allem Mehrkosten

Die S33 zwischen Winterthur und Schaffhausen verkehrt statt in einem regelmässigen Halbstundentakt nur in einem «Hinketakt». Jetzt fordert ausgerechnet die SVP, die immer wieder als Sparpartei auftritt, für die S33 im Zürcher Weinland einen echten Halbstundentakt. Dies hätte unverhältnismässige Mehrkosten in Millionenhöhe zu Folge – nur damit der Fahrplankt «schöner» würde.



Karte: Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA046621)

S33-Streckenführung mit Hinketakt: Winterthur–Andelfingen–Schaffhausen.

Im Rahmen des laufenden Fahrplanverfahrens stellten einige Gemeinden und Private an die Regionale Verkehrskonferenz Weinland (RVK) Begehren um Einführung eines 30/30-Minuten-Taktes auf der S33 mit Anschluss auf beide S12 in Winterthur (Winterthur ab zur Minute 22 und Minute 52).

Im neuen Fahrplan ab Dezember 2004 jedoch wird die S33 mit einem so genannten Hinketakt im 24/36-Minuten-Rhythmus fahren. Ein 30/30-Minuten-Takt würde zusätzli-

che Betriebsmittel binden und jährliche Mehrkosten in Millionenhöhe verursachen. Es müsste an Stelle der vorgesehenen drei Zugkompositionen eine vierte bereitgestellt werden. Zudem würden auch die Personalkosten höher, da zusätzlich eine Lokführertour notwendig würde.

SVP-FORDERUNG KOSTET 20 MIO. FR.

Es wurden in den letzten Jahren zwischen Winterthur und Schaffhausen rund 60 Millio-

nen Franken in die Bahninfrastruktur investiert. Die Doppelspur südlich von der Station Marthalen ist bereits einige Jahre in Betrieb. Neu ist die Doppelspur zwischen Hettlingen und Henggart soeben fertig gestellt worden. Dabei sind auch die Stationen Hettlingen und Henggart mit niveaufrei zugänglichen Aussenperrons versehen worden. Auch Andelfingen hat ein Aussenperron erhalten. Hier wurde zusätzlich das Kreuzungsgeleise in Richtung Schaffhausen verlängert, was erlaubt, schneller in diese Station einfahren zu können.

Neuerdings haben jetzt die Leute aus der SVP ebenfalls ihr Herz für den öffentlichen Verkehr entdeckt. Sie fordern auf dieser Linie den reinen Halbstundentakt. Die «Sparpartei» wünscht sich demnach eine Lösung, die Kosten in der Grössenordnung von 20 Millionen Franken verursachen würde.

Die Ansicht von Felix Feurer, dem Präsidenten der RVK Weinland, wird in einem Artikel in der Winterthurer Tageszeitung «Der Landbote» so dargestellt:

Zitat aus «Der Landbote» vom 22. September 2004

«Was die Forderung nach einem <reinen> Halbstundentakt auf der S33 betrifft, erinnert Feurer an die Vorgeschichte: Vor zehn Jahren hat die Zürcher Planungsgruppe Weinland, abgesprochen mit den betroffenen Gemeinden, das Konzept eines leicht verschobenen Taktes beschlossen. Darauf basierend hat der Kantonsrat im Jahr 2001 die nötigen Kredite bewilligt.

Nach zweijähriger Bauzeit steht die Infrastruktur jetzt bereit, damit die Züge ab Mitte Dezember im 25/35-Minuten-Takt verkehren können. In Winterthur werden zur vollen und zur halben Stunde Schnellzüge in Richtung Osten und Flughafen-Zürich erreicht. Der Anschluss der S33 an die Bahn 2000 ist vorläufig von Montag bis Freitag bis 21 Uhr voll erfüllt. Ferner vermittelt die S33 stündlich Anschlüsse an die S12 und deutlich bessere Anschlüsse an den aufstrebenden Raum Zürich-Nord (S7/S8, Ausbau Glattalbahn).»

Ein «reiner» Halbstundentakt, wie ihn die SVP-Bezirkspartei fordert, hätte laut Feurer zahlreiche verkehrstechnische, bauliche und finanzielle Konsequenzen:

- In Winterthur würde die S12 zwar halbstündlich erreicht, aber zu Lasten der Anschlussqualität in Richtung Zürich-Nord: Die Anschlüsse an die S7 und S8 würden auf 20 Minuten verlängert.

- Ein «reiner» Halbstundentakt würde zusätzliche Doppelspurausbauten zwischen Hettlingen und dem Stadtgebiet Winterthur und zwischen Marthalen und Andelfingen erfordern – mit Kosten von weit über 20 Millionen Franken.

- Schwerwiegender wären die anfallenden Betriebskosten: Der «reine» Halbstundentakt würde jährlich(!) eine Million Franken zusätzlich kosten, weil mehr Fahrzeuge eingesetzt werden müssten. Dabei

Bern: Nichts für Spätheimkehrer

Wer künftig mit einem Schnellzug oder Intercity spätabends zurück nach Bern fährt und in der Hauptstadt noch umsteigen will, bleibt auf der Strecke. Die letzten Regionalzüge verlassen Bern mit dem neuen Fahrplan bereits um 23.45 Uhr.

Im nationalen Vergleich ist Bern ein hartes Pflaster für solche, welche spätabends noch nach Hause zurückkehren. Wer kurz vor oder um Mitternacht noch eine Verbindung nach Hause hat(te), kann sich bereits privilegiert vorkommen. In Zürich fahren die letzten Busse, Trams und S-Bahnen 15 bis 45 Minuten später!

Die Bahn 2000 bringt bei den guten nationalen Spätverbindungen weitere Verbesserungen. Bald erfolgt die Abfahrt ab Bern nach Zürich und Basel um Mitternacht, noch später nach Interlaken oder Biel. Und umgekehrt trifft man mit den letzten Fernverkehrsverbindungen kurz vor oder sogar erst nach Mitternacht in der Landeshauptstadt ein.

Wer gedacht hat, dies sei Anlass genug, bezüglich nächtlichen Regionalverkehrs endlich mit der übrigen Schweiz gleichzuziehen, wird enttäuscht. Statt Verbesserungen gibt es sogar Verschlechterungen. Stur fahren die regionalen «Lumpensammler» nach allen Richtungen zwischen 23.41 und 23.54 Uhr ab. Pech gehabt, wenn der Intercity oder Schnellzug ab dem Fahrplanwechsel später in Bern eintrifft oder man aus ir-

gend einem Grund länger in der Landeshauptstadt weilt. Man muss künftig selber schauen, wie man ohne öffentlichen Nahverkehr nach Hause kommt: mittels Taxi, Velo, Trottinett, zu Fuss oder Hotel?

Hat der für diesen Schildbürgerstreich verantwortliche bernische Grosse Rat die Illusion, alle ÖV-Benützenden seien motorisiert und könnten selbst fahren? Ein verhängnisvoller Irrtum, denn in der kritischen Nachtzeit sind die meisten schläfrig, haben Alkoholisches zu sich genommen, gehören der Sicherheit zuliebe nicht ans Steuer. Mit diesem Zu-Früh-Angebot an regionalen Spätverbindungen wird das Fahren im ange-trunkenen Zustand geradezu herausgefordert. Dass die fehlenden regionalen Verbindungen negative Auswirkungen auf die Auslastung im Fernverkehr haben, den man mit Riesenaufwand verbessert, versteht sich von selbst. Was lassen sich die Berner Politiker als Nächstes einfallen, um Fahrgäste zu vergraulen? Die Berner Rückständigkeit bezüglich Spätverbindungen (und neuer Tramlinien) ist ja eigentlich nicht mehr zu über-bieten. **Silvio Tedaldi**



Die Bahn 2000 bringt Verbesserungen für Spätheimkehrer – aber nur bis nach Bern.

sind die höheren Kosten beim Buszubringer noch nicht eingerechnet.

Feurer: «Das vernetzte System des öffentlichen Verkehrs im Weinland ist auch betriebswirtschaftlich ausge-reizt. Angesichts der knappen Kantonsfinanzen und der har-ten Sparrunden sind Prioritä-

ten zu setzen – der reine Halb-studentakt gehört nicht dazu.»

Ein reiner (strenger) Halb-studentakt würde auch fahr-planmässig mit der vorhande-nen Infrastruktur nicht mög-lich sein. Es müssten weitere Ausbauten an dieser Linie vor-genommen werden. Natür-

lich ist ein Hinketakt nicht das Gelbe vom Ei. Aber im Hin-blick auf die Kosten, welche ein weiterer Ausbau und der Betrieb der Linie Winterthur-Schaffhausen zur Folge hät-ten, kann er verantwortet werden. Das Reisepublikum kann sich die entsprechenden Abfahrts- und Ankunftszeiten

sicher bald merken, ohne da-durch geistig überfordert zu sein.

Christof Pfeiffer

Es kommt Licht ins Dunkel der Nachtangebote

Anfänglich im Raum Zürich als einzelne Bus-Nachtlinien lanciert, haben sich die bis weit nach Mitternacht betriebenen Strecken etabliert – auf der Bahn. Auf Grund der teils grossen Nachfrage werden sie mit dem Fahrplanwechsel sogar noch ausgebaut.

Bis Dezember 2002 herrschte bei den Nachtangeboten des öffentlichen Verkehrs im Raum Zürich ein Wirrwarr. Nach diversen Bestimmungen verkehrten ab Zürich in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag Nachtbusse. Zum Teil wurden sie von privaten Betreibern oder Vereinen organisiert. Deshalb entschloss sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) vor zwei Jahren, diese Leistungen unter seine Fittiche zu nehmen. Auf Grund eines günstigen Angebotes der SBB konnten auf diversen Linien Züge eingelegt werden. Busse können zwar mehr Orte anfahren, allerdings sind die Fahrzeiten dadurch nicht sehr attraktiv. Bei grosser Nachfrage reichte auch vielfach das Platzangebot in den Bussen nicht.

Seit Dezember 2002 verkehren nun von Zürich nach Winterthur (stündlich), Dietikon, Stäfa und Rapperswil (zweistündlich) in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag Nachtzüge bestehend aus einer Doppelstockeinheit. Im Anschluss an diese Züge verkehren ab diversen Bahnhöfen Anschlussbusse. Weitere Gebiete werden direkt ab Zürich durch Nachtbusse bedient.

NACHTFAHRT IST SELBSTTRAGEND

Gemäss Personenverkehrsgesetz muss dieses Angebot selbsttragend sein. Deshalb wird von jedem Passagier ein spezieller Zuschlag von 5 Franken erhoben. Gegenwärtig soll die Kostendeckung bei 98% liegen. Auf der Glatttalstrecke sind diese Züge aber auf Grund der grossen Nach-



Foto: SBB

Gedränge oft bis spätabends: Perron der S-Bahn im Zürcher Hauptbahnhof.

frage bereits an die Kapazitätsgrenzen gestossen. Deshalb wird hier ab 12. Dezember 2004 ebenfalls der Stundentakt eingeführt. Zudem sind neu auch auf der Strecke Zürich–Lachen zwei Nachtzüge (Zürich HB ab 2.05 und 4.05) vorgesehen. Alle Nachtzüge werden durch Zugpersonal begleitet, was einer alten Forderung von Pro Bahn Schweiz entspricht.

AUCH THURBO MACHT MIT

Ebenfalls im Dezember 2002 führte die Thurbo mit einem Gelenktriebwagen (GTW 2/6) Nachtzüge Winterthur–Romanshorn–Kreuzlingen (Abfahrt 1.30 und 3.30 Uhr mit Anschluss von Zürich) ein. Nach Ankunft in Kreuzlingen fährt der GTW über Bergweinfeldern wieder zurück nach Winterthur, um den 2. Kurs zu übernehmen. Schon

im ersten Betriebsjahr wurden pro Nacht rund 140 Personen befördert. Für 2004 wird eine Frequenzzunahme von über 10% erwartet.

Auf Grund dieser positiven Ergebnisse führte Thurbo im Dezember 2003 auch zwei Nachtzüge Winterthur–St. Gallen ein. Sie ersetzen die früher verkehrenden Nachtbusse. Dieses Angebot wird pro Nacht von gegen 220 Personen benützt. Mit dem anstehenden Fahrplanwechsel führt Thurbo nun im Auftrag des ZVV und des Kantons Schaffhausen neu in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag einen Nachtzug Winterthur–Andelfingen–Schaffhausen–Stein a. Rh. (Winterthur ab 1.30 Uhr) und einen zweiten Kurs Winterthur–Andelfingen–Schaffhausen (Winterthur ab 3.30 Uhr) ein.

Von Kunden wird dabei

bemängelt, dass der für die ZVV-Strecke gelöste Nachtzuschlag ausserhalb des Kantons Zürich nicht gelte und deshalb ein zweiter gekauft werden müsse.

Als Markttest führte Thurbo an den fünf Wochenenden im Oktober 2004 einen Nachtzug St. Gallen–Altstätten (St. Gallen ab 0.07) und einen zweiten Kurs St. Gallen–Rorschach–Romanshorn (St. Gallen ab 1.36). Dieser bot in Rorschach einen Busanschluss nach Altstätten SG und in Romanshorn einen Bahnanschluss an den Nachtzug nach Kreuzlingen an. Auf der Rückfahrt Romanshorn–Rorschach–St. Gallen nahm er in Romanshorn den Anschluss vom Nachtzug aus Winterthur ab. An den beiden Olma-Wochenenden wurde das Angebot ins Rheintal erfreulich rege benützt.

Gerhad Bohli

SBB übernehmen Vorschläge von Pro Bahn

Die Arbeit von Pro Bahn Schweiz zahlt sich aus: Dank des Engagements des Ressorts Fahrplan konnten zahlreiche Verbesserungen in den neuen Fahrplan einfließen – einige sogar erst in letzter Minute.

Bereits im November 2002 fand in Bern eine Besprechung zwischen einer Delegation von Pro Bahn Schweiz und Vertretern der SBB über den künftigen Fahrplan der Bahn 2000 statt. Auf Grund der uns von den SBB zur Verfügung gestellten Netzgrafik versuchte das Ressort Fahrplan in mehreren Sitzungen Verbesserungsvorschläge gegenüber dem Entwurf der SBB zu finden.

Nach der Publikation des Entwurfs am 16. April 2004 besprachen die Mitglieder des Ressorts Fahrplan zahlreiche Änderungsvorschläge. Daraus

entstand ein Begehrenkatalog, der 26 Seiten umfasste und den SBB übermittelt wurde. Die einzelnen Anträge wurde zudem den zuständigen Kantonen eingereicht. Nach Erscheinen des definitiven Entwurfs stellen wir zwar fest, dass vieles nicht berücksichtigt wurde. Andererseits können wir doch einige Erfolge verzeichnen. Auf der anderen Seite wurden einzelne Unzulänglichkeiten im Kursbuch nicht korrigiert.

Teilweise handelt es sich nur um die Darstellung im Kursbuch: Züge sind chronologisch aufsteigend darzustellen.

In Unterterzen wird je eine Zeile für Ankunft und Abfahrt vorgesehen, da die meisten Regionalzüge wegen der Überholung durch den IC nun 7 Minuten halten. Im Feld 120 wurde die Hilfslinie bei Châteaudoex und nicht bei La Palaz angebracht. Zug 12162 Lausanne–Yverdon war im Feld 210 vergessen worden.

FELD 100

Die Fahrzeit **Sierre–Leuk** ist nach dem Streckenausbau (nur beim Fernverkehr) um eine Minute gekürzt worden. Die Zusatz-IR 2706/2737 und

2739 halten auch in Ville-neuve. Der Regionalzug 4011 verkehrt am Sonntag ab Martigny statt erst ab Charrat-Fully nach Sion (wahrscheinlich nur ein Darstellungsfehler).

FELD 112

Bei Zügen 1371 (vormals 1369) **Vevey–Blonay** ist auf die Taktabweichung verzichtet worden.

FELD 142

Der Zug 517 (vorher 519) verkehrt nun 7.53 ab **Gösche-**

Fortsetzung Seite 17

Sicherheitslösungen für den öffentlichen Verkehr

Public Transport Police/
Bahnpolizei

Objektschutz

Bahnbaustellen-
sicherheit



SECURITRANS
Public Transport Security AG

Gurtengasse 6, 3011 Bern

Tel. 0512 20 46 00, Fax 0512 20 50 97

Spannende Jobs unter www.securitrans.ch

Fortsetzung von Seite 16

nen und stellt damit den Anschluss vom IR aus Zürich her.

FELD 145

Der Regionalzug 4799 nach **Domodossola** verkehrt ab Brig 2 Minuten später (0.22) und vermittelt damit den Anschluss vom IC Basel-Brig.

FELD 150

Die Wochenend-IR 2603/2600 halten neu auch in Versoix. IR 1738 verkehrt an Sonntagen **Lausanne** (ab 20.45)-Genf im Takt mit Halt nur in Morges und Nyon. Der Zug 2638 (So)/1738 (werktags) hält dagegen wunschgemäss auch in Gland um 21.18. Der Anschluss von IR 2511 Genf-Luzern an ICN 1511 Lausanne-St. Gallen in Renens (5.34/5.44) ist wenigstens im Feld 150 aufgeführt. Im Feld 210 fehlt er leider. Ähnliches gilt für die Anschlüsse der S1 121xx Yverdon-Renens (an .50) auf die IR 26xx Renens-Genf-Flughafen (ab .53), der nur aus dem Feld 202 ableitbar ist.

FELD 210

Wenigstens ein Regionalzugpaar überlebt zwischen **Gorgier-St-Aubin und Yverdon** (Mo-Fr). Zwei Zusatzzüge (Mo-Fr) zwischen Neuchâtel (ab 12.06) und Biel (ab 18.31) sind eingelegt worden.

FELD 250

Der Nachtzug (Train Pyama) fährt erst um 1.16 in **Lausanne** weg und erhält Anschluss vom IR 2601 aus Genf und dem Nachtzug von Vevey.

FELD 252

Die spätabendliche Taktlücke

zwischen **Freiburg und Yverdon** wurde gefüllt.

FELD 290

Die Abfahrt der Züge 8134, 8142 und 8150 nach **Täuffelen** ist in Biel auf 20.49, 21.49 und 22.49 hinausgeschoben worden. Dadurch kann der Anschluss von den ICN aus Zürich, Genf und Lausanne abgewartet werden.

FELD 299

An Stelle der bisherigen Felder 291 **Bern-Zollikofen** und 296 **Bern-Gümligen** wurde nun das Feld 299 Bern Bümpliz-Bern-Zollikofen/-Gümligen geschaffen.

FELD 300

Am späten Abend verkehren zwei zusätzliche Regionalzugspaare **Brig** (ab 20.05, 22.05)-Goppenstein (ab 20.35, 22.58)-Brig.

FELD 301

Der erste Buskurs **Laupen-Thörishaus** Dorf verkehrt eine halbe Stunde früher (Thörishaus Dorf an 5.25). Im Anschluss an Zug 15196 (Bern ab 23.48) verkehrt Sonntag bis Donnerstag ein Anschlusszug Flamatt-Laupen.

FELD 302

Auf der **Schwarzenburgerlinie** verkehren 15214 Bern ab 6.24/15225 Bern an 7.36 auch an Samstagen

FELD 305.1

Die Züge 15584, 15588 und 15592 fahren nun ab Bern zur einheitlichen Zeit ..38. 15587 fährt ab **Neuenburg** zur Taktzeit 20.43 (dagegen verkehren die nachfolgenden Züge 15791 und 15795 je eine

Minute vor der Taktzeit .42).

FELD 310

In **Faulensee** hält wenigstens alle 2 Stunden ein Zug (RE Richtung Interlaken, Regionalzug Richtung Spiez, am Morgen zwei IC Richtung Bern auf Verlangen zum Einsteigen).

FELD 410

Der erste Regionalzug **Solothurn-Biel** vermittelt nun in Biel (an 5.42) den unmittelbaren Anschluss nach La Chaux-de-Fonds und Täuffelen.

FELD 470

Der Anschluss von 5702 **Spiez-Interlaken Ost** an 7419 nach Meiringen wurde durch Früherlegung von Zug 5702 (Interlaken Ost an 6.15) hergestellt.

FELD 500

17303 **Basel-Olten** wurde früher gelegt und stellt in Olten den Anschluss an IR 2005 nach Zürich-Flughafen her.

FELD 514

Der Stundentakt **Lenzburg-Zofingen** wird nun bis Betriebsschluss auf der Schiene durchgezogen.

FELD 600

Der «Voralpen-Express» behält zwischen **Luzern und Arth-Goldau** seine bisherige Fahrordnung mit Kreuzung in Küssnacht am Rigi und ohne Halt in Meggen. Auch die Regionalzüge behalten ungefähr ihre bisherige Lage, sie haben Anschluss vom IC aus Genf-Bern. Küssnacht behält den Halbstundentakt.

Fortsetzung Seite 18



Foto: SBB

Mehr Zug für die Schweiz

Zwei Monate vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Rothrist-Mattstetten hat der AS Verlag zusammen mit den beiden Herausgebern Christian Kräuchi und Ueli Stöckli und Vertretern der SBB sein neues Buch zur Bahn 2000 präsentiert. Dabei wies SBB-Chef Benedikt Weibel, der die 20 Jahre der Projektierung an verschiedenen Posten bei den SBB begleitet hat, auf die zahlreichen Schwierigkeiten bis zur Vollendung der 1. Etappe von Bahn 2000 hin. Das Buch bietet aus der Sicht von verschiedenen kompetenten Autoren Einblick in die Geschichte des Baus dieses Jahrhundertwerks, das aus 130 Teilprojekten besteht. Zahlreiche Farbfotografien ergänzen die Texte und machen den Kauf dieses Buches zu einem Muss für jeden Freund des öffentlichen Verkehrs. Es ist im Buchhandel zum Preis von 98 Franken erhältlich. gb

Mitglieder von Pro Bahn Schweiz erwerben das Buch mit Vorteil bei der Geschäftsleitung von Pro Bahn.

Fortsetzung von Seite 17

FELD 631

Mezzovico wird stündlich bedient (statt als Station aufgehoben).

FELD 650

Zwischen **Aarau und Zürich** HB verkehrt ein weiterer Zusatzzug (Sprinter) Aarau (ab 6.43)–Zürich HB (an 7.15).

FELD 653

Zwischen **Rotkreuz und Arth-Goldau** wird wenigstens am Wochenende ein minimales Angebot aufrechterhalten: Ohne gegenteilige Bemerkung sind es Regionalzüge aus Richtung Lenzburg, die ohne Halt in Immensee nach Arth-Goldau verlängert werden, in Art-Goldau besteht immer SOB-Anschluss, südwärts auch an den IR **Richtung Gotthard**: Rotkreuz ab 6.32 (mit Halt in Immensee), 7.54 (IR Zürich HB–Chiasso), 8.38 (RB-Anschluss), 20.38, 21.38 (nur Sonntag); an 9.14, 17.03 (IR Göschenen–Zürich, Sonntag Mitte Juni bis Mitte Oktober), 21.14 (Anschluss vom CIS 152 aus Milano), 22.14 (nur Sonntag, Anschluss vom CIS 150 aus Florenz).

FELD 670

Auch um 23 Uhr ist in **Rapperswil** die Verbindung **Arth-Goldau–Romanshorn** gewährleistet.

FELD 700

In **Pratteln** halten am Morgen 3 «Flugzüge» Richtung Zürich Flughafen, am Abend in der Gegenrichtung.

FELD 720

Von den ursprünglich ge-

strichenen Tangentialverbindungen Ziegelbrücke–Altstetten ist ein Zugspaar wieder eingeführt worden. Die Halte der S 21 in der Morgenspitze in Sihlbrugg werden wenigstens Samstag und Sonntag in Fahrrichtung Zürich–Zug wieder vorgesehen, am Abend halten die Züge täglich stündlich.

Die S1 (**Zürich–Thalwil-Zug**) heisst jetzt S21, sodass sie nicht mit der S1 der Zuger Stadtbahn verwechselt wird.

FELD 740

Die S 14 verbessert den Takt (siehe Info Forum 03/04).

FELD 750

Der Spät-ICN St. Gallen–Zürich hält in Zürich Oerlikon (0.47).

FELD 760

Der Frühzug **Schaffhausen (4.43)–Bülach** verkehrt mit Halt an allen Bahnhöfen.

FELD 762

Ab **Schaffhausen** verkehrt zusätzlich 20.21 (Montag bis Freitag) und 23.49 (täglich) ein Regionalzug nach Winterthur.

FELD 840

Zug 8077 verkehrt ab **Weinfelden** (18.32) nach Rorschach ebenfalls im Takt mit Anschluss vom ICN aus Zürich und dem Regionalzug von Wil.

FELD 845

Der Halbstundenrhythmus **Romanshorn–Rorschach** wird um eine Stunde bis 22 Uhr ausgedehnt, um in Rorschach die Anschlüsse mit den letzten **«Rheintal-Express»** herzustellen: neu Rorschach

an 21.18, ab 21.41.

FELD 850

In **Gossau** besteht weiterhin Anschluss von den IC aus Zürich (an .43) an die S5 nach St. Gallen (ab .46). 23115 und 23123 verkehren ab Wil zu den gleichen Minutenzeiten (6.40 bzw. 7.40). Zug 23112 fährt täglich im Takt St. Gallen (ab 6.25) nach Wil. ICN 1510 hält täglich in Flawil 5.57 und Uzwil 6.02. (Pro Bahn forderte den Halt für das Wochenende.)

FELD 852

Die Buskurse um 21 Uhr werden wegen des wegfallenden RX 2846 ab **Gossau** ohne Halt bis/ab St. Gallen verlängert.

FELD 853

Hier sind nun auch die Anschlusszeiten von Buchs SG aufgeführt.

FELD 880

Die «Rheintal-Express» werden wie alle RE-Züge weiterhin fett gedruckt. Als Ersatz für den wegfallenden IC 711 Rorschach–St.Gallen (an 7.07) verkehren neu täglich der RE 3812 Sargans–St. Gallen (an 6.55) und Montag–Freitag Zug 7920 Sargans–St. Gallen beschleunigt (an 7.08).

Als Ersatz für den wegfallenden IC 737 **St. Gallen** (ab 22.04) verkehrt nun Zug 7989 in der gleichen Fahrordnung. Zusätzlich verkehrt Zug 23299 St. Gallen (23.21)–Sargans (0.38) mit Halt auf allen Stationen. Der IC 741 wird wieder bis **Rorschach** (an 23.19) verlängert. Der Zug 7977 hält weiterhin in Oberriet und wieder in Rüthi SG. Wenigstens an Werktagen werden am Morgen und Abend je zweieinhalb Regionalzugpaare **Buchs SG–Sargans** geführt. Sie vermitteln in

Buchs SG Anschluss vom RE aus St. Gallen und in Sargans entweder an den IC oder IR nach Zürich–Basel. Sie halten auch in Räfis-Burgerau, Sevelen und Trübbach.

FELD 900

Da nun fast alle Regionalzüge in **Unterterzen** überholt werden, wird dieser Bahnhof mit zwei Zeilen (Ankunft und Abfahrt) aufgeführt, damit auf die unzähligen Hinweise verzichtet werden kann. Die IR **Zürich–Chur** halten am Abend, wenn die RE von und nach St. Gallen nicht mehr verkehren, auch in Maienfeld. Der letzte IR 795 Zürich–Chur hält weiterhin in Walenstadt und Flums. Der IC 560 (Chur ab 6.04) verkehrt auch an Samstagen. Der Zug 7808 fährt wie bisher werktags (statt nur samstags) Sargans (5.15)–Ziegelbrücke.

FELD 915

Im Sommer wird der Stunden-takt **Davos–Filisur** um eine Stunde bis 21 Uhr verlängert.

FELD 930

Die Züge der **Arosa-Linie** vermitteln in beiden Richtungen Anschlüsse mit den Albulaschnellzügen.

FELD 940

An Werktagen verkehrt weiterhin ein Frühzug Chur (4.48)–St.Moritz. Die Regionalzüge Chur (.09)–Thusis nehmen nun den Anschluss von den Regionalzügen Ziegelbrücke–Chur (.06) ab.

Gerhard Bohli
Stephan Frei

Schüler schlichten unter Schülern

Die SBB setzen auf Jugendliche: Ausgebildet durch Experten des Zentrums für Konfliktgestaltung sollen die Jugendlichen unter ihren Kolleginnen und Kollegen schlichten und so zu fairem Verhalten in den Zügen beitragen.

Die Spirale von Gewalt und Vandalismus im öffentlichen Verkehr dreht sich: aufgeschlitzte Sitze, versprayed Züge, zerkratzte Fensterscheiben, Pöbeleien sind keine Seltenheit. Bei vielen Passagieren macht sich Hilflosigkeit breit. Ein Pilotprojekt der SBB mit vier Teilen zeigt jetzt neue Perspektiven auf: Speziell geschulte Jugendliche sollen bei ihren Alterskollegen in Konfliktsituationen schlichten und sie zu einem verantwortungsvollen Handeln bewegen. In der Westschweiz wurden professionelle Mediatoren, so genannte «Grand frères», ausgebildet, die dann in den von Schülern frequentierten Zügen Konflikte entschärfen und vermitteln.

Im Kanton Glarus läuft inzwischen ein ähnliches Pilotprojekt, in dem stellenlose Jugendliche als «Präventionsas-

sistenten» die Vermittlerrolle einnehmen. Ein weiterer Versuch läuft im Aargau. Zusammen mit der Kantonsschule Wohlen, den SBB und der BDWM Transport AG wurde im Oktober das Projekt «Rail-Fair Schülerbegleitung» gestartet.

SCHÜLER MIT EINEM KÜHLEN KOPF

Die Schülerbegleiterinnen und -Begleiter wurden vom Zentrum für Konfliktgestaltung (Zug) auf ihre Aufgabe hin geschult. In diesen Vorbereitungen gehe es vor allem darum, die soziale Kompetenz der Begleiter zu fördern, wie Stephan Wehowsky vom Zentrum für Konfliktgestaltung sagt. Die Schülerbegleiter müssten lernen, sich selber zu beobachten, eigene Reaktionen abschätzen zu können,

um so in kritischen Situation «deeskalierend» wirken zu können. Wehowsky: «Sie müssen einen kühlen Kopf bewahren und gleichzeitig einem Opfer helfen können.»

Auch wenn die Pilotprojekte noch nicht ausgewertet sind, die Reaktionen seien durchwegs positiv, versichern alle Beteiligten. Bei den SBB sagt Mediensprecher Roland Binz, dass auch die Reaktionen von Passagieren «sehr positiv» seien. Der Einbezug von Schülern und Jugendlichen sei sicher ein guter Weg – aber nicht der einzige – zur Verhinderung von Gewalt und Vandalismus, fügt Binz an.

JETZT KOMMEN DIE BAHNHOFSPATEN

Ein weiteres Pilotprojekt zur Gewaltprävention ist bei den SBB derzeit in Vorbereitung.

Wiederum zusammen mit dem Zentrum für Konfliktgestaltung soll im kommenden Frühling das Projekt «Bahnhofpatenschaften» lanciert werden. Im Gegensatz zu den Schülerbegleitungen geht es dabei um das Verhalten Jugendlicher in den Bahnhöfen. An welchem Bahnhof dieses Projekt durchgeführt wird, stehe noch nicht fest, sagt SBB-Sprecher Binz.

Otto Hostettler

Tram Bern-West: Neuer Anlauf

Ein Tram könnte Berns Westen doch am besten erschliessen. Zu diesem Fazit kommt eine Analyse, die der Kanton Bern nach der denkwürdigen Volksabstimmung in Auftrag gegeben hatte. Sowohl die Analyse als auch eine Machbarkeitsstudie in Bezug auf eine Erschliessung mit Megabussen wurden darauf am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich verifiziert. Dabei wurde klar, dass eine S-Bahn und die Stadtbahn nach dem Karlsruher Model nicht in Frage kommen, der Einsatz von Megabussen technisch machbar wäre, eine Tramlösung aber wegen der Bundeshilfe wirtschaftlich besser abschneidet. Auf der anderen Seite wäre ohne Tram die Mobilitätsstrategie der Agglomeration Bern grundsätzlich in Frage gestellt. ohs



Foto: SBB

Ärgernis Vandalismus: Versprayed Eisenbahnwagen und zerkratzte Scheiben sind keine Seltenheit.

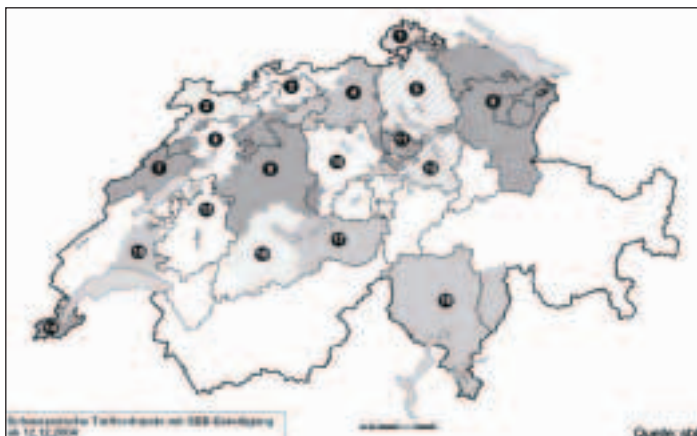
Erweitern, fusionieren, vereinfachen

Mit dem Fahrplanwechsel werden in verschiedensten Regionen der Schweiz auch die Tarifverbände verbessert – profitieren werden damit die Kundinnen und Kunden.

Gleich in mehreren Regionen der Schweiz werden Kundinnen und Kunden künftig von einem einfacheren Tarifverbandsystem profitieren können. Die Gebiete werden teils massiv ausgeweitet und den Bedürfnissen der ÖV-Kundinnen und -Kunden angepasst. Eine Übersicht:

FUSION BERN/SOLOTHURN

Die heutigen Tarifverbände Bern (BäreAbi) und Solothurn (Frosch) werden zu einem integralen Tarifverbund (Libero) fusioniert. Integriert in das neue Gebiet wird auch der bis-



Tarifverbände der Schweiz: 1. Schaffhausen, 2. Jura, 3. Nordwestschweiz TNW, 4. A-Welle, 5. Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), 6. Ostschweiz, 7. Neuenburg, 8. Biel-Grenchen-Seeland-Berner Jura, 9. Bern-Solothurn «Libero», 10. Luzern-Obwalden-Nidwalden, 11. Zug, 12. Schwyz, 13. Freiburg, 14. Genf, 15. Vaud «Mobilis», 16. Thun, 17. Berner Oberland Ost, 18. Tessin. Gestreiftes Gebiet entspricht «Z-Pass».

her verbundlose Oberaargau. Mit dem Abonnementsver-

bund Bambus profitieren am Bodensee Kundinnen und Kunden von neuen, vergünstigten und grenzüberschreitenden Abonnements in den «Ostwind»-Zonen 55, 56 und 57.

WIRTSCHAFTSRAUM ZÜRICH

Zu einer massiven Gebietsvergrößerung kommt es mit dem neuen Abonnementsverbund im Wirtschaftsraum Zürich. Eingeführt wird ein neuer grosser Aboverbund (Z-Pass) im Gebiet des ZVV und der Kantone Schaffhausen, Schwyz, Zug sowie in Teilgebieten von St. Gallen, Thurgau und Aargau.

LAUSANNE

Im Raum Lausanne entsteht ein neuer integraler Tarifverbund der gesamten Agglomeration (Mobilis).

AARGAU/OLTEN

Die beiden Tarifverbände Aargau und Olten werden zu einem grossen Aboverbund (A-Welle) fusioniert.

ohs



Stumpengleis

Es ist besser, nicht zu müssen, wenn man sollte. Sonst könnte man oder frau ein Problem haben. Landauf, landab haben die Bahnhöfe nicht nur ihre Schalterdienste, sondern auch ihre Toilettenanlagen geschlossen. Da wandert also die Familie im Spätsommer durch die Reben im Baselland. Am Ziel in Aesch bleibt etwas Wartezeit. Das Toilettenhäuschen ist charmant, nur sind die Türen geschlossen. Der Zug fährt ein, die Harnblase ist voll. Doch das Kabäuschen im Zug ist geschlossen, die WC-Anlage defekt.

Immerhin, Laufen ist nicht weit, der Harndruck nimmt zu. In Laufen herrscht Leben im Bahnhof, das Angebot am Kiosk überwältigend, die Toilette aber geschlossen und die benachbarte Beiz zu. Müssen hier die Leute eigentlich nie auf die Toilette? Die Frau weiss keine Antwort. Komisch: In der Unterführung riecht es penetrant nach Urin. Der Zug nach Biel fährt ein, der Tag nimmt eine neue Wendung: Die Toilette im ICN funktioniert, flutsch, doch die Frage geht mir nicht mehr aus dem Kopf: Wie viele Unannehmlichkeiten verträgt ein Bahnkunde eigentlich?

Otto Hostettler

Ab 12. Dezember

**Schnell und ohne umsteigen
von Zürich HB ins Glarnerland**



Info's unter
www.glarnersprinter.ch

Mit Snow'n Rail-Ticket günstig nach Braunwald zum Skifahren, Schlitteln, Winterwandern oder einfach zum Geniessen
www.railway.ch

Quantensprung in der Region Basel?

SBB-Regionalleiter Hans R. Pierrehumbert zu den Chancen des öffentlichen Verkehrs in der trinationalen Agglomeration Basel.

Auf Einladung von Pro Bahn Nordwestschweiz referierte Hans R. Pierrehumbert, Regionalleiter Nordwestschweiz der SBB, zum Thema «Vom 12. Dezember 2004 zur Trinationalen Regio S-Bahn». Im Konferenzsaal des denkmalgeschützten Centralbahn-Gebäudes in Basel betonte Hans Pierrehumbert, er schätze den Begriff «Quantensprung» nicht besonders, denn für einen Physiker symbolisiere ebendieser Quantensprung nur gerade kleinste Veränderungen. Tatsächlich machten die SBB aber mit dem anstehenden

Fahrplanwechsel grosse Sprünge.

Dies betrifft auch die Regio-S-Bahn, obwohl sich hier fünf Kantone und drei Länder einigen müssen, was Projekte verzögern kann. Auf der Strecke Basel SBB–Stein entsteht beispielsweise ein 20-Minuten-Takt. Zwischen Basel-SBB und Pratteln verkehrt gar jede Viertelstunde ein Zug der Regio-S-Bahn. Das Angebot der Wiesentalbahn wird ausgeweitet, nachdem die Strecke im Auftrag des Landes Baden-Württemberg stark modernisiert wurde. Hier

fährt die SBB GmbH Lörrach. Die neuen «Flirt»-Fahrzeuge von Stadler werden bald zum Einsatz kommen. Fazit: Die SBB sind an der trinationalen Regio-S-Bahn voll beteiligt und interessiert. Sie haben erkannt, dass die Bahnangebote nicht nach Landesgrenzen, sondern nach Markträumen gestaltet werden müssen. Die Veranstaltung in Basel SBB war gut besucht, im zweiten Teil wurde viel gefragt und angeregt diskutiert. Dabei ist klar geworden, dass noch vieles zu tun bleibt für die Regio-S-Bahn. wr

Zürich: Exkursion ins Gelände von «Zürich-West»

Die Mitgliederversammlung 2005 der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz findet am Samstag, 2. April 2005, um 10 Uhr in Altstetten bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) statt. Nach dem Mittagessen werden wir ein Fachreferat zur Zukunft der VBZ

hören und anschliessend eine Exkursion ins «Plangelände» der vorgesehenen Tramerweiterung «Zürich West» durchführen. Allfällige Anträge müssen bis spätestens 19. Februar an Pro Bahn, Sektion Zürich, Postfach, 8023 Zürich, eingereicht werden. Aus or-

ganisatorischen Gründen bitten wir, dass gewünschte Diskussionsthemen bis 12. März ebenfalls schriftlich angemeldet werden. Die Sektionsmitglieder erhalten rechtzeitig eine persönliche Einladung mit Anmeldetalon und Traktandenliste. ks

Umfrage zu Sparmassnahmen

Auf der Website von Pro Bahn Schweiz www.pro-bahn.ch können Sie folgende Frage mit Ja oder Nein beantworten: «Befürchten Sie einen Kahlschlag im Regionalverkehr, wenn die Sparmassnahmen von Bundesrat Merz umgesetzt werden?»

Die Umfrage läuft noch bis Ende Jahr. Bis Ende Oktober haben 90,82% der Abstimmenden mit Ja und 91,8% mit

Nein geantwortet. Die Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr sind bei Pro Bahn Schweiz zuoberst auf der Prioritätenliste. Wir werden die Debatten aufmerksam verfolgen und dort, wo wir können, Einfluss nehmen. Deshalb ist uns Ihre Meinung zur Umfrage sehr wichtig und wir bedanken uns für Ihre Teilnahme. HS

Espace Mittelland

Am Samstag, 12. März 2005, findet in Bern die 7. Mitgliederversammlung von Pro Bahn Schweiz, Sektion Bern Espace Mittelland statt. Nebst dem statutarischen Teil (10 bis 12 Uhr) findet ab 14 Uhr bis ca. 16 Uhr eine Besichtigung des Depots und der Servicestelle Aebimatt statt. Das Detailprogramm wird den Mitgliedern rechtzeitig bekannt gegeben. blb

Gesucht: Romands

Pro Bahn Schweiz, die Interessenorganisation der Bahn-, Bus- und Trambenutzer, will den Kunden auch in der Westschweiz sowie im Tessin eine Stimme geben. Wir suchen deshalb französischsprachige und italienischsprachige Personen, die auf ehrenamtlicher Basis bei Pro Bahn mitarbeiten möchten. Fühlen Sie sich angesprochen? Melden Sie sich bei Präsident Edwin Dutler (Adresse siehe letzte Seite).

PBS

DV 2005 VON PRO BAHN SCHWEIZ

Die Delegiertenversammlung 2005 von Pro Bahn Schweiz findet am Samstag, 23. April 2005, in Luzern statt. Neben den statutarischen Geschäften organisiert die Geschäftsleitung ein spannendes Rahmenprogramm. Reservieren Sie sich bereits heute dieses Datum. pbs

SEKTION OSTSCHWEIZ

Die Mitgliederversammlung 2005 der Sektion Ostschweiz findet am 19. März 2005 in Wil SG statt. Neben einem Besuch bei der Frauenfeld-Wil-Bahn und der ordentlichen Mitgliederversammlung wird sich die Firma Securitrans AG vorstellen. Die Sicherheit im öffentlichen Verkehr ist ein Dauerthema. Anträge an die Versammlung sind sechs Wochen vor der Versammlung dem Präsidenten schriftlich einzureichen. HS

Neue Sektion Zentralschweiz gegründet

Pro Bahn Schweiz wächst weiter: Die Kundenorganisation des öffentlichen Verkehrs hat in der Zentralschweiz seine sechste Sektion gegründet.

Mit der Gründung der Sektion Zentralschweiz von Pro Bahn Schweiz geht nach intensiven Vorbereitungsarbeiten ein seit langem gehegter Wunsch in Erfüllung. Die letzte Sektionslücke wurde geschlossen. Pro Bahn Schweiz verfügt inzwischen – neben der Zentralschweiz – über Sektionen in der Ostschweiz, in Zürich, in Bern (Espace Mittelland), in der Nordwestschweiz (Basel) sowie im Tessin (siehe Kontaktadressen letzte Seite).

Als Präsidentin wählte die Gründungsversammlung einstimmig Karin Blättler aus Luzern. Die neue Sektion konnte an ihrem Treffen auf dem Panoramaschiff «Brunnen»

der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) auch Gäste von gleichgesinnten Organisationen, zuständigen Behörden und Transportunternehmen begrüßen.

Gerade im Zusammenhang mit den vorgesehenen Bundesgeldern für die Anschlüsse an das Hochgeschwindigkeitsnetz von Europa und Bahnprojekte in der Ost- und Westschweiz zeigt sich eine andere Problematik: Die Zentralschweiz bleibt bei diesen Projekten völlig auf der Strecke.

Ansichts der knappen Bundesfinanzen, der immer teureren Neat und der ge-

planten S-Bahn in Luzern und Umgebung ist in unserer Region Negatives zu befürchten. Die Sektion Zentralschweiz von Pro Bahn Schweiz wird in den nächsten Monaten und Jahren stark gefordert werden.

Sind Sie bereit, sich aktiv für den öffentlichen Verkehr in der Zentralschweiz einzusetzen oder uns als Mitglied bei Pro Bahn zu unterstützen, dann melden Sie sich bitte bei Pro Bahn. Wir sind für jede Unterstützung dankbar.

kb

Weitere Informationen:

Karin Blättler, Pro Bahn Schweiz;
karin.blaettler@bluewin.ch
Tel. 041 210 28 72

Sektion Nordwestschweiz

Die Mitgliederversammlung findet am 10. März 2005 um 19 Uhr im Restaurant Bären in Liestal statt. Nebst den statutarischen Traktanden wird ein Gast zu einem aktuellen Thema der Mobilität referieren. Die Mitglieder erhalten rechtzeitig eine schriftliche Einladung. Für unsere vielfältigen Arbeitsgruppen und Projektarbeiten suchen wir noch ehrenamtliche Mitarbeiter. Unser Präsident ad interim wohnt in der Ostschweiz und es wäre vorteilhaft, wenn sich jemand aus der Region für dieses Amt oder eine andere Funktion im Vorstand zur Verfügung stellen würde.

HS

Weitere Informationen: www.probahn.ch (Sektion Nordwestschweiz)

Pro Bahn Schweiz am Einweihungsfest von Bahn 2000



Foto: DUT

Das Einweihungsfest Bahn 2000 am 23. Oktober in Olten wurde von rund 50 000 Personen besucht. Pro Bahn Schweiz war in Kooperation mit einem unserer Sponsoren, dem AS-Verlag, durch einen Stand vertreten. 15 Personen unserer Organisation waren damit beschäftigt, den zahlreichen Interessentinnen und Interessenten die Arbeit von Pro Bahn vorzustellen und darzulegen, wieso eine Mitgliedschaft bei Pro Bahn wichtig ist.

Das Interesse der Besucherinnen und Besucher an Pro Bahn war sehr gross, das zeigt auch die rege Teilnahme an unserer Verlosung von fünf Tageskarten. Aus einer Vielzahl von Wettbewerbsteilnehmerinnen und -teilnehmern

zogen die beiden Pro-Bahn-Glücksfeen Miranda (13) und Letizia Tedaldi (11) folgende Personen als Gewinner: Roland Krause (Untervaz), Aldo Widmer (Rorschacherberg), Daniel Gysin (Frenkendorf), Jürg Rohrbach (Mülchi), Andrea Michel (Worben). Pro Bahn gratuliert herzlich und wünscht allen Gewinnern einen schönen, erlebnisreichen Reisetag.

Auch das neueste Buch «Mehr Zug für die Schweiz – Die Bahn-2000-Story», herausgegeben vom AS-Verlag, war an unserem Stand erhältlich. Mitglieder von Pro Bahn, welche das Buch als Weihnachtsgeschenk kaufen möchten, wenden sich mit Vorteil an die Geschäftsleitung unserer Organisation. DUT/st



Foto: st

Pro-Bahn-Glücksfeen: Miranda (links) und Letizia ziehen die Gewinner des Wettbewerbs.

Air'04: «eine schwache ÖV-Leistung»

Ärger verursachte die diesjährige Militärflugschau in Payerne – aber wegen des öffentlichen Verkehrs.

Auch ich gehörte zu jenen 120 000, die am Samstag, 4. September, nach Payerne zur Militärflugschau reisten, allerdings erst zur Mittagszeit und mit der Bahn. Im RX Bern-Neuenburg fanden wir noch leidlich Platz, ebenso in der S36 ab Kerzers. Die BLS setzte zwei gekuppelte NINA-Kompositionen ein; aber ab Murten war für zusteigende Fahrgäste Stehplatz angesagt!

«Knüppeldick» war jedoch die Rückreise: Obwohl ich erst anderthalb Stunden nach Showende (d.h. um 18.25) an den Bahnhof zurückkehrte, war ein Zusteigen unmöglich, zu gedrängt standen die Leute schon in der NINA-Doppelkomposition (Payerne ab 18.32). Die in Erwägung gezogene alternative Heimreise über Freiburg liess ich fallen: Zunächst waren 10 Minuten Verspätung angesagt, dann

20, dann 35 und schliesslich waren es 45. Immerhin setzten die SBB zwei gekuppelte, eine drei- und eine vierteilige NPZ-Komposition ein – aber von Einhalten des Fahrplans konnte keine Rede mehr sein! Der nachfolgende S36-Zug (Payerne ab 19.32) bestand sogar aus nur einer einzigen NINA-Komposition. Dies trotz der Hundertschaften an Passagieren, die immer noch auf dem Perron warteten!

Kein Wunder, dass Verhältnisse wie in der Sardinienbüchse herrschten und Stimmen laut wurden, das nächste Mal nehme man trotz allen Staus auf der Strasse wieder das Auto! In Bümpliz-Nord angekommen, treffe ich auf einen Hausnachbar samt Familie: Von ihm durfte ich vernehmen, dass er um 08.25 hier nicht mehr zusteigen konnte, so «gerammelt» voll sei der

RX gewesen! Mein Fazit: Eine sehr schwache Leistung, die der ÖV – und insbesondere die BLS – geboten hat. Anhand des Vorverkaufs hätte man abschätzen können, wieviele Zuschauer die Bahn benützen würden. Die BLS hielt es offenbar nicht für nötig, die S36-Linie nachfragegerecht mit Rollmaterial zu versorgen oder die Strecke wenigstens im 30-Minuten-Takt zu bedienen. Lieber lässt man Teile der mittlerweile auf über 30 Kompositionen angewachsenen NINA-Flotte in Holligen herumstehen und auch das Verstärkungsmodul zum RX verbrachte ein geruhiges Wochenende in Neuenburg! An direkte Züge Bern-Payerne hat man offenbar gar nicht erst gedacht...

Kurt-W. Lüthi,
Sektion Espace Mittelland

Impressum

HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz
Interessenvertretung
der Bahn-, Bus- und Tramkunden
Postfach
8023 Zürich
www.pro-bahn.ch

REDAKTION

Otto Hostettler (ohs)
A.-Moserstrasse 30
2503 Biel, T 032 365 33 77
otto.hostettler@textbuero.ch

MITARBEIT

Edwin Dutler (DUT), Gerhard Bohli (gb), Hans Schärer (HS), Karin Blättler, Bernhard Ledermann (blb) Stefan Schweizer, Willi Rehmann (WR), Kurt Senn (KS).

KORREKTORAT

aaa-zzz GmbH
Hintere Hardaustasse 20
4900 Langenthal
mail@aaa-zzz.ch

INSERATE

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Postfach 8326
3001 Bern
T 031 300 63 84
F 031 300 63 90
inserate@staempfli.com

DRUCK

Stämpfli AG
Postfach 8326
3001 Bern
T 031 300 66 66

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

2600 Ex.
(Wemf-Auflage: 1700 Ex.)
4x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABE

Die nächsten Ausgaben der Zeitschrift InfoForum von Pro Bahn Schweiz erscheinen:
Nummer 1/05: 11. Feb. 2005 (Inserateschluss: 10. Jan. 2005)
Nummer 2/05: 17. Juni 2005 (Inserateschluss: 16. Mai 2005)
Nummer 3/05: 23. Sept. 2005 (Inserateschluss: 22. Aug. 2005)
Nummer 4/05: 9. Dez. 2005 (Inserateschluss: 7. Nov. 2005)

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz

Wollen Sie verhindern, dass das Angebot von Bahn, Bus und Tram zusammengespart statt ausgebaut wird? Dann werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Fr. 45.–) | <input type="checkbox"/> Partnermitglied (Fr. 25.–) |
| <input type="checkbox"/> AHV/IV (Fr. 30.–) | <input type="checkbox"/> Schüler/Studenten (Fr. 20.–) |
| <input type="checkbox"/> Firmen (min. Fr. 500.–) | <input type="checkbox"/> Gemeinden (Fr. 200.–) |
| <input type="checkbox"/> Vereine/Verbände (Fr. 100.–) | (Zutreffendes ankreuzen) |

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Talon ausschneiden und einsenden an:
Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich

Sondernummer Bahn 2000

Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember kommt es auf dem Schweizer Schienennetz zum grössten Ausbauschnitt seit Jahrzehnten. Für viele Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs wird sich das Angebot massiv verbessern. Aus diesem Grund hat Pro Bahn Schweiz eine Sondernummer des InfoForums herausgegeben, die nach wie vor erhältlich ist. Zu beziehen ist diese Bahn-2000-Sondernummer bei: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich, www.pro-bahn.ch.
ohs

Sponsoren und Gönner von Pro Bahn Schweiz

Unterstützen auch Sie Pro Bahn Schweiz: Mit einem Gönnerbeitrag (mindestens 500 Franken) zeigen Firmenmitglieder, dass sie die Arbeit der Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Tramkunden

schätzen. Übrigens: Pro-Bahn-Firmenmitglieder inserieren im «InfoForum» von Pro Bahn zum Vorzugstarif.

Neben Gönnern und Sponsoren sind folgende Gemeinden bei Pro Bahn Schweiz Mitglied:

Dübendorf, Elgg (ZH), Frauenfeld, Läfelfingen, Rafz, Rüti (ZH), Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.



Beauty mask Schminkstudio für SIE & IHN
Seebacherstr. 55, 8052 Zürich-Seebach, 079 419 24 24
Make-up für div. Anlässe

Kontakte

GESCHÄFTSLEITUNG

Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstrasse 19
8953 Dietikon
T 01 741 49 90; N 079 401 05 40
edwin.dutler@swissonline.ch

OSTSCHWEIZ

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

ESPACE MITTELLAND

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

ZÜRICH

Christof Pfeiffer, Präsident
Heiligbergstrasse 14
8450 Andelfingen
T 052 317 17 84
pfiff@swissonline.ch

NORDWESTSCHWEIZ

**Pro Bahn Sektion
Nordwestschweiz**
Postfach 3834
4002 Basel

TESSIN

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

Hier...

... könnte Ihr Inserat stehen!

Ihr Partner für
Inserate im «InfoForum» von
Pro Bahn Schweiz.

Stämpfli

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölflistrasse 1
3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 63 84
Fax +41 (0)31 300 63 90
inserate@staempfli.com