

Wer billig fährt, fährt nicht am besten

Werden Bahnstrecken öffentlich ausgeschrieben, gibt das zwar mehr Wettbewerb, doch die Kunden bleiben längerfristig auf der Strecke. Pro Bahn legt dar, weshalb die Vorschläge der Credit Suisse zur Liberalisierung des Personenverkehrs untauglich sind.

Das neu gewählte Parlament wird sich in den nächsten vier Jahren auch mit der Bahnreform II beschäftigen müssen. Um die Parlamentarierinnen und Parlamentarier auf den richtigen Weg zu bringen, hat die Abteilung Economic Research der Credit Suisse in einem Grundsatzpapier wieder einmal die bekannten Vorzüge einer Ausschreibung im Schienenpersonenverkehr in der Schweiz erläutert. Das Fazit der Untersuchung ist klar und eindeutig: «In Deutschland und auch in anderen Ländern hat sich gezeigt, dass Ausschreibungen auch im Schienenpersonenverkehr mit guten Resultaten möglich sind. Deshalb sollte im Zuge der anstehenden Bahnreform

II das Schwergewicht darauf gelegt werden, Ausschreibungen auch im Schienenpersonenverkehr voranzutreiben.»

GENAU HINSEHEN

Beim genauen Durchlesen der Abhandlungen der Credit Suisse stellt man zuerst einmal fest, dass im europäischen Vergleich der Liberalisierung im Personenverkehr das Land Schweden als Best-Practice-Land bezeichnet wird. Wer so etwas schreibt, war entweder noch nie in Schweden oder kennt den (öffentlichen) Verkehr nur aus der Perspektive des Flugzeugsitzes in der Business-Class oder vom Rücksitz eines Taxis aus. Gerade in Schweden bestehen grosse Unzulänglichkeiten wegen den verschiedenen Betreibern mit einem Tarifwirrwarr und permanenten Anschlussbrüchen: Von einem integrierten gesamtheitlichen öffentlichen Verkehr kann keine Rede sein. Und die Tatsache, dass der schwedische Staat die lukrative und längste Bahnverbindung von Stockholm respektive Göteborg in den hohen Norden nach Narvik aus Qualitätsgründen wieder der ehemaligen schwedischen Staatsbahn SJ zugeschlagen hat, scheint an den Verfassern der Studie auch vorbeigegangen zu sein.

REALITÄT IST ANDERS

Als weiteres positives Beispiel wird das deutsche Bundes-

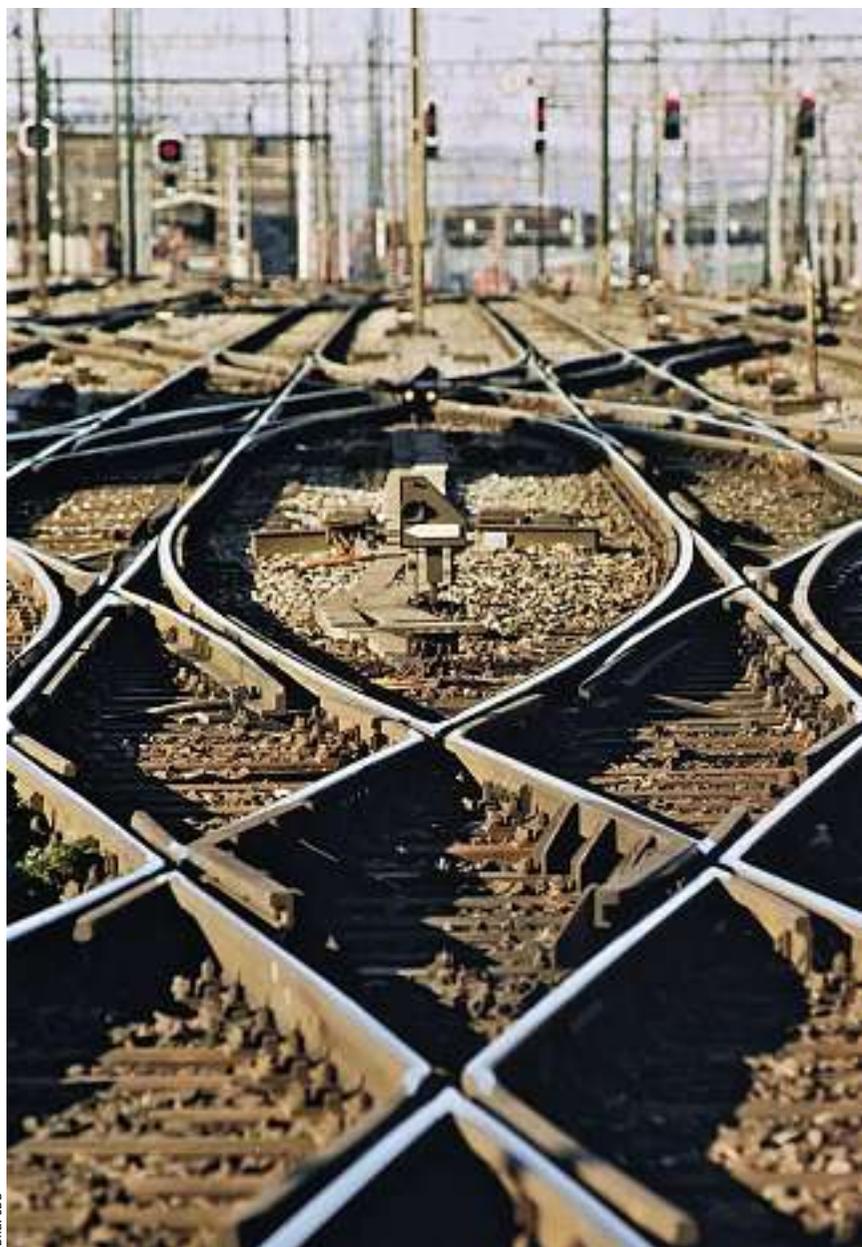


Bild: SBB

Ein Wirrwarr bei den Anschlüssen und den Tarifen ist die Folge, wenn der Personenverkehr liberalisiert wird. Beispiele aus dem Ausland dazu gibt es genug.

land Schleswig-Holstein erwähnt. Von kundenunfreundlichen Tarifzuschlägen auf der Marschbahn, von Verspätungen und von der Unmöglichkeit, grenzüberschreitende Billette zu kau-

fen, konnte man bereits im InfoForum 04/06 lesen. Auch in diesem Beispiel scheinen die Verfasser die Realität nicht zu kennen.

Fortsetzung auf Seite 2

Inhalt

Thema: Liberalisierung

Wer billig fährt, fährt nicht am besten – «Die Schweiz sollte nicht vorpreschen» 1-2

Aktuell

Besser informierte Fahrgäste 3

S-Bahn Zürich: Weiterer Ausbau realisiert 4

S-Bahn St. Gallen 5-6

Die erste Fahrt durch den Lötschberg-Basistunnel 9

Hintergrund

Konkurrenz für den Bahnhof Luzern 13-14

International

Mit der Bahn unterwegs in Baden-Württemberg 17

Aus den Sektionen

Schwarzenburg: Ein Fest zum Jubiläum 19

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz .. 2/19

Fortsetzung von Seite 1

In den Abhandlungen der Credit Suisse wird auch die folgende Behauptung aufgestellt: «Eine Ausschreibung führt zum besten Anbieter.» Bei der Gewichtung der Anbieter steht der Preis natürlich an erster Stelle. Interessant ist auch, dass über die Qualität des Angebotes sowie über das Wohlgefühl des Kunden keine Kriterien vorgesehen sind. Aber der Kunde ist bei einer Ausschreibung auch Nebensache, Hauptsache – der Preis stimmt!

KENNER WARNEN

Es sollte uns alle doch wirklich hellhörig machen, wenn der CEO der SBB, Andreas Meyer, als profunder Kenner der Materie vor der Annahme warnt, dass Ausschreibungen den Personenverkehr vergünsti-

gen. Meyer kann aus langjähriger Erfahrung in Deutschland von seinem früheren Job berichten (siehe Text unten).

LEERE VERSPRECHEN

Die Erfahrungen, die man mit der Liberalisierung im Personenverkehr, das heisst mit Ausschreibungen im Personenfernverkehr im Ausland gemacht hat, sind immer die gleichen: Zuerst werden farbenfrohe Marketingprospekte erstellt, und es wird einem das Blaue vom Himmel herunter versprochen. Mit der Betriebsaufnahme leidet das Personal, anschliessend werden aus Renditeüberlegungen die versprochenen Dienstleistungen immer mehr reduziert, dann leiden die Kundinnen und Kunden. Und es profitiert hauptsächlich der Geldgeber, in der Schweiz wäre es der ausländische Be-

treiber. Dorthin würde auch das Geld abfliessen.

FAZIT

Pro Bahn meint: Wir brauchen keine internationalen Ausschreibungen für den Schienenpersonenverkehr, unsere Transportunternehmungen wissen, wie man öffentlichen Verkehr betreibt! In diesem Bereich benötigen wir keine Belehrungen und Ratschläge, im Gegenteil: In der Schweiz kann Europa lernen, wie man es machen soll. Den Fachleuten von Credit Suisse Economic Research sei empfohlen, sich besser damit zu beschäftigen, wie die Verzinsung der Sparguthaben der Schweizer Bevölkerung dem europäischen Durchschnitt angepasst werden könnte. **Edwin Dutler**

Der Staat von morgen – Qualität vor Quantität. Economic Briefing, Nr. 46. www.credit-suisse.com/research

«Schweiz sollte nicht vorpreschen»

SBB-CEO Andreas Meyer zu Ausschreibungen im Personenverkehr

In einem Interview mit der «Handelszeitung» äusserte sich Andreas Meyer zu den Ausschreibungen im Personenverkehr. Seine Erkenntnisse: «Es muss sichergestellt sein, dass die Schweizer Bewerber gleich lange Spiesse haben wie ihre ausländische Konkurrenz, die zum Teil mit prall gefüllten Kassen in diesen Wettbewerb steigt. Da braucht es noch viel Arbeit. Und wenn dann eine bestimmte Strecke für eine Betriebszeit von vielleicht 15 Jahren ausgeschrieben wird, riskieren die Kunden, dass sich die Qualität wegen Diskontinuität spürbar verschlechtert.» Dass die Studie von Credit Suisse von positiven Effekten schreibe, erstaune ihn, so

Meyer. Im Moment steige nämlich die Erkenntnis, dass aufwendige Ausschreibungsverfahren auch viele negative Folgen hätten. In Europa kehre man vermehrt zur Direktvergabe zurück mit wirtschaftlichen Anreizen wie Bonus-Malus-Systemen. Meyer hofft, dass die Schweiz nicht wie bei der Öffnung des Güterverkehrs in Europa voranstürmt, sondern Schritt für Schritt in einen Wettbewerb übergeht.

Welche Auswirkungen ein Wettbewerb haben könne, habe er bei der Deutschen Bahn selbst erlebt: «Da fährt plötzlich ein Buschauffeur mit den Passagieren auf die Autobahn, weil er die Haltestellen nicht findet. Oder es werden

unpassende Fahrzeuge eingesetzt, die die Steigungen nicht bewältigen.» Ausschreibungen hätten nicht nur positive Effekte, so Meyer. «Insgesamt glaube ich, dass das Geld für den Ausschreibungsprozess, den benötigten Behördenapparat und die entstehenden Rechtshändel anderswo effizienter eingesetzt werden kann.»

Das Fazit von Pro Bahn Schweiz: Diesen Ausführungen eines ausgewiesenen Praktikers ist eigentlich nichts beizufügen, sondern diese Fakten sind einfach zur Kenntnis zu nehmen.

Edwin Dutler

Das Interview mit Andreas Meyer ist in der «Handelszeitung» vom 10.12.2007 erschienen.

Impressum

HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz
Interessenvertretung
der Bahn-, Bus- und Tramkunden
Postfach 2224, 8021 Zürich
T 044 741 49 90
N 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch
info@pro-bahn.ch

REDAKTION

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

MITARBEIT

Karin Blättler, Gerhard Bohli (gb),
Edith Dutler, Edwin Dutler (DUT),
Aldo Hänni, Marcel Homberger,
Christoph Perrez, Hans Rothen,
Hans Schärer (HS), Peter Schläppi,
Kurt Schreiber (KS)

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

DRUCK

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

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

2300 Exemplare

4 x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABEN

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

- Nummer 2/08:** 13. Juni 2008 (Inserateschluss: 9. Mai 2008)
- Nummer 3/08:** 19. Sept. 2008 (Inserateschluss: 15. Aug. 2008)
- Nummer 4/08:** 5. Dez. 2008 (Inserateschluss: 31. Okt. 2008)



Bild: pbs

Editorial

Die im Herbst gewählten eidgenössischen Parlamentarier haben ihre Arbeit aufgenommen, die Kommissionen sind bestimmt und die «Interessenvertreter» können ihres Amtes walten. Beruhigend für uns: Es gibt im Parlament auch «ÖV-Interessenvertreter». Gerade im Hinblick auf ZEB sind diese notwendig. Aber auch auf der Ebene der Regionalbehörden gibt es Interessenvertreter des öffentlichen Verkehrs. In den kantonalen und regionalen Fahrplankommissionen werden die Weichen für den Regionalverkehr gestellt und dort wird letztlich über das Angebot bestimmt. Diese ÖV-Delegierten vertreten aber leider vielfach das finanzielle Interesse der Gemeinde. Erfahrung mit dem ÖV-Angebot haben die meisten in der Regel nicht, sie fahren mit dem Auto an die Sitzungen. Nur die Vertreter der Transportunternehmungen und von Pro Bahn reisen jeweils mit dem ÖV an. Sollten Sie mit dem regionalen Angebot in Ihrer Gemeinde nicht zufrieden sein, so zögern Sie nicht, melden Sie sich bei Ihrem gewählten Gemeindevertreter, der für den öffentlichen Verkehr zuständig ist. Er wird sich bestimmt freuen.

Edwin Dutler

Besser informierte Fahrgäste

Pro Bahn hat ein Arbeitspapier verfasst mit Vorschlägen, wie in Zügen die Information verbessert werden könnte. Ein Auszug.

Im InfoForum 04/06 wurde bereits kurz beschrieben, wie Fahrgäste informiert werden respektive informiert werden sollten. Eine einheitliche Fahrgastinformation steigert nicht nur die Zufriedenheit der Bahnbenutzer (insbesondere jener mit einem Handicap) und damit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Eine einheitliche Fahrgastinformation spart auch Kosten, weil nicht jedes Unternehmen eine eigene Informationspolitik entwickeln muss.

Pro Bahn Schweiz setzt sich dafür ein, dass dem Fahrgast innerhalb seiner Transportkette jeweils dieselben Mindestinformationen gegeben werden. Pro Bahn bemüht sich, Einsitz in entsprechende Arbeitsgruppen zu erhalten und somit direkt Einfluss zu nehmen. Das Ressort Dienstleistungen von Pro Bahn stellt hier einen Auszug aus seinem Arbeitspapier zur standardisierten Fahrgastinformation in Zügen vor.

MINDESTANFORDERUNGEN

Es gilt zuerst, die wichtigsten Faktoren zu beachten, auf welche die Informationen abgestimmt werden müssen. Diese sind:

die Situation: Normalfall (es liegt kein Störfall vor) oder Störfall (als Störfall gelten Abweichungen vom Fahrplan von mehr als drei Minuten);

die Fahrgastkategorien: Pendler, Vielfahrer, Gelegenheitsfahrer, Ortsunkundige, Gruppen, handycaperte Personen (Hör-, Seh-, Geh-, Geistigbehinderte);

die Zugstypen: Unterscheidung zwischen Fern- und Regionalverkehr.

Die Information soll sodann einheitlich dargestellt werden in Bezug auf:

die Darstellung: Inhalt (einheitliche Informationen immer an derselben Position), Sprache (möglichst geschlechtsneutral bei elektronischen und geschriebenen Angaben), Schrift (Schriftgrösse, Farbe), Grafik der Reiseroute mit Umstiegsdaten, Haltestellenanzeige, Ausstiegsseite;

die Akustik: Inhalt (einheitliche Information in derselben Situation, Reiseroute mit Umstiegsmöglichkeiten), Sprache, Zeitpunkt und Häufigkeit;

die Aufmerksamkeitssignale: Optik (Blinken, Farbe, Platzierung), Akustik (beispielsweise unterschiedliche Tonfolge im Störfall und im Normalfall) und eventuell neue Technologie mit Vibration, zum Beispiel am Sitzplatz oder bei Behindertengeräten.

MASSNAHMEN

Bei der Evaluation und Beschaffung von neuem Rollmaterial sind die technischen Voraussetzungen für die Fahrgastinformation zwingend zu berücksichtigen. Das Nachrüsten von älterem Rollmaterial

auf den zurzeit aktuellen Stand hat auch ausserhalb der üblichen Unterhalt-Intervalle zu erfolgen.

KONTAKTE

Das Ressort Dienstleistungen hat im Oktober 2007 offiziell sowohl die SBB als auch den Verantwortlichen für das Projekt VÖV-CoreBoard FIScommun beim Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) kontaktiert, um die erarbeiteten Mindestanforderungen von Pro Bahn Schweiz für eine standardisierte Fahrgastinformation vorstellen zu können. Bis zum Redaktionsschluss kam kein Termin zustande. Bei der SBB hat die Zuständigkeit gewechselt, und auch von Seiten des VÖV erfolgte keine Reaktion. Nachfragen blieben unbeantwortet. Das befremdet, ist doch die Fahrgastinformation sehr zentral für den ÖV-Kunden, und vor allem im Störfall wird immer wieder Kritik laut. Bleibt der Bahnkunde einmal mehr auf der Strecke? Wir bleiben in jedem Fall am Ball und behalten uns wenn nötig vor, die Öffentlichkeit darüber zu informieren.

Ressort Dienstleistungen



Bild: SBB

Damit alle wissen, wohin die Reise geht: Pro Bahn setzt sich für die Information ein.

Weiterer Ausbau der S-Bahn Zürich ist realisiert

Rechtzeitig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 konnten der Kanton Zürich und die SBB die letzten drei Projekte der 3. Teilergänzung einweihen.



Rita Fuhrer und Hansjörg Hess bei der Einweihung einer weiteren S-Bahn-Ergänzung.

Bild: Edwin Dutler

Rita Fuhrer, Regierungspräsidentin des Jahres 2007 und Schirmherrin über den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich, hat mit Hansjörg Hess, Leiter SBB Infrastruktur, zuerst die Infrastrukturausbauten im Knonaueramt eingeweiht. Der umgebaute Bahnhof Bonstetten sowie die jeweils nördlich und südlich des Bahnhofes gebauten Doppelspurabschnitte erlauben es, ab Affoltern am Albis vier Züge pro Stunde nach Zürich und zurück zu führen.

Die Ausbauten der Bahnhöfe Buchs-Dällikon und Otelfingen mit höheren Perrons und Rampen und die Modernisierung der Gleisanlagen waren im Furttal notwendig, damit Güterverkehr und S-Bahn schlank aneinander vorbeikommen und eine Taktverdichtung für die S-Bahn mög-

lich war. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2007 verkehrt die S6 neu halbstündlich bis Otelfingen.

Mit einer grossen Feier mit einer Zugstafel eines modernen Doppelstock-Triebzuges in den Bahnhöfen Frauenfeld und Weinfelden wurde das neue Angebot der S8 eingeweiht. Die S8 von Pfäffikon SZ entlang des linken Seeufers nach Zürich und Winterthur wird dort verlängert und verkehrt mit Halt an allen Stationen bis Weinfelden.

Mit den Feierlichkeiten im Thurtal findet das Projekt «3. Teilergänzung der S-Bahn Zürich» seinen Abschluss. Mit punktuellen Ausbauten auf dem Gebiet der S-Bahn Zürich konnte die Mobilität in der Grossagglomeration Zürich in den vergangenen Jahren verbessert werden: Die neue Hal-

testelle Winterthur Hegi, die Verlängerung der S3 bis Aarau, der Halbstundentakt Winterthur-Wil und Zürich-Ziegelbrücke, die neue S15 von Affoltern am Albis bis Rapperswil, die neue S24 Zürich-Horgen sowie die Verlängerung der S8 bis Weinfelden waren Bestandteil dieses Projektes.

Die imposanten Fahrgastzunahmen in der Agglomeration Zürich dauern unvermindert an und vielfach sind nur noch Stehplätze frei. Die Infrastruktur ist ausgelastet, dringend benötigte zusätzliche S-Bahn-Linien können nicht realisiert werden. Abhilfe wird die 4. Teilergänzung und dazu die Durchmesserlinie schaffen. Das Konzept der 4. Teilergänzung steht, wir werden im InfoForum 02/08 darüber berichten. Edwin Dutler

Petition für die Region Linth

Karl Reichenbach, Stationshalter von Schänis, setzt sich für einen Halbstundentakt von Schänis mit dem Zug Richtung Ziegelbrücke und Uz nach ein. Dieser sei für die Region und die Gemeinde sehr dringend. In der Umgebung werde überall bereits der Halbstundentakt geführt oder in nächster Zeit umgesetzt. In der Umgebung Rapperswil sogar der 10-Minuten-Takt. Deshalb sammelte Reichenbach Unterschriften für eine Petition. Innert zwei Wochen hat er allein am Bahnhof Schänis 300 Unterschriften erhalten. Er hat sie nun dem Gemeinderat überreicht. pbs
www.bahnhof-schaenis.ch

Tarifanpassungen beim ZVV

Pro Bahn nimmt Stellung.

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) plant auf Ende 2008 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 2,2 Prozent. Pro Bahn Schweiz, Sektion Zürich hat dazu wie folgt Stellung genommen:

«Tarifierhöhungen sind nie populär. Um jedoch das gute Angebot weiterhin aufrechterhalten zu können, ist der ZVV auf angemessene Tarife angewiesen. Generell sind wir deshalb mit einer Tarifanpassung einverstanden. Dagegen ist die Erhöhung der ermässigten Preise für das Lokalnnetz und die Zonen 1-2 um 5 beziehungsweise 3,7 Prozent zu hoch. Ab 3 Zonen wird eine Ermässigung gegenüber

dem vollen Tarif von 50 Prozent gewährt. Beim Lokalnnetz beträgt dieser Rabatt 17 Prozent und bei den Zonen 1-2 30 Prozent. Zu hohe Tarife bei diesen Relationen schrecken die Kunden von der Benützung des ÖV ab (zum Beispiel Dorf-Bahnhof), wenn im Anschluss mit einem Fahrausweis des nationalen Verkehrs (zum Beispiel nach Bern oder Basel) weitergereist wird. Dagegen unterstützen wir die Erhöhung der Differenz zwischen persönlichen und übertragbaren Abonnementen von 9 auf 12 Prozent.»

Die Stellungnahme übermittelten wir auch unseren Mitgliedgemeinden. gb

Euro: ZVV ohne Nachtzuschlag

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) verzichtet während der Euro 08 auf den Nachtzuschlag auf dem ZVV-Nachnetz. Unterstützt wird die Aktion von der Zürcher Kantonalbank (ZKB). Während der Europameisterschaft 2008 vom 6. bis 29. Juni sind die Verkehrsmittel im ZVV rund um die Uhr unterwegs. Ein gültiges Ticket genüge, teilt der ZVV mit. Mit dem geplanten, durchgehenden Angebot sei auch sichergestellt, dass Matchbesucher aus Bern, Basel und Genf, welche mit dem letzten Fernverkehrszug nach Zürich zurückkehren, im ZVV Anschluss in die Region haben. pbs



Bild: SBB

Grosse Pläne für St. Gallen: Die Bahnunternehmen SBB, SOB, Thurbo und der Kanton St. Gallen haben eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, die S-Bahn St. Gallen auf Basis der neuen Knoten St. Gallen und Sargans auszubauen.

St. Gallen verbreitert das Angebot ab 2013

Die Grossagglomeration St. Gallen und die Knotenbahnhöfe der Region erhalten mit der neuen S-Bahn den Halbstundentakt. Verlierer sind kleinere Bahnhöfe auf dem Land, wo das Angebot zum Teil sogar bahnseitig gestrichen wird.

Die Politik spricht von einem Quantensprung. Das neue S-Bahn-Konzept ab Dezember 2013 bringt der Grossagglomeration St. Gallen und den Knotenbahnhöfen den Halbstundentakt. Doch das Angebot ist von fahrplantechnischen Sachzwängen geprägt, die S-Bahn-Züge müssen zwischen dem Fernverkehr durchgequetscht werden. Für kleinere Bahnhöfe auf dem Land wird das Angebot nicht ausgebaut, sondern in einigen Fällen gar bahnseitig gestrichen. Kompensation erfolgt zum Teil mit dem Ausbau der Buslinien.

ZUGSHALT GESTRICHEN

Obschon auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2008 die Zugshalte (auf Verlangen) in Weite und Räfis-Burgerau

wieder eingeführt wurden, werden sie ab 2013 gestrichen, inklusive Sevelen und Trübbach. Dafür wird das Busangebot ausgebaut. Der Regio braucht zwischen Buchs und Sargans 15 Minuten, der Bus 32 Minuten. Pendler, welche die Bushaltestelle vor der Haustüre haben, mögen die längere Fahrzeit in Kauf nehmen, die ändern werden auf das Auto umsteigen. Die Frage stellt sich, wieso man Haltestellen mit der Bahn neu wieder bedient und gleichzeitig deren erneute Aufhebung plant. In diesem Fall spart der Kanton bei der Bahn nichts ein (da die Züge ja fahren), muss aber zusätzlich das Busangebot ausbauen, um die Dörfer dazwischen zu erschliessen.

Um den Zug zu beschleunigen, hält der bisherige Regio (Ziegelbrücke-Chur) nur noch

in Mühlehorn, Walenstadt und Flums und die neue S4 an allen Stationen ausser Mühlehorn. Mühlehorn verliert dadurch sämtliche Zugverbindungen mit den Nachbarstationen.

SACHZWÄNGE

Von einem Halbstundentakt im Regionalverkehr (mit Bedienung von allen Stationen) kann keine Rede sein. Die Regionalzüge müssen zwischen dem Fernverkehr gequetscht werden, damit in Sargans eine Spinne entsteht. Auch der Einspurabschnitt bei Mühlehorn bringt planerische Knacknüsse mit sich. Ein Ausbau ist mittelfristig nicht geplant und dass Mühlehorn mit den Nachbargemeinden am Walensee verbunden werden soll (mindestens offiziell), auch nicht.

Da die Besteller (Kantone und Gemeinden) möglichst wenig finanzielle Mittel aufwenden wollen, um die Regionalverkehrsleistungen zu finanzieren, zwingen sie die Bahnen, möglichst günstig zu produzieren. Das führt dazu, dass die Bahnen – in diesem Fall die SBB – die Stationen auf das betriebliche Minimum zurückbauen. So geschehen in Schänis und Benken. Nun will der Kanton St. Gallen auf dieser Strecke (vor Jahren drohte die Betriebschliessung), den Halbstundentakt einführen. Doch der zweite Zug muss mangels Kreuzungsmöglichkeiten und aus fahrplantechnischen Gründen ohne Halt bis Uznach durchfahren. Auch hier kein Halbstundentakt für die dazwischen liegenden

Fortsetzung auf Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

Stationen. In diesem Fall liegt die Verantwortung nicht bei der SBB, sondern bei der Politik. Der Regio Linthal-Ziegelbrücke-Rapperswil bleibt, dank der Intervention des Kantons Glarus, im neuen Angebot bestehen.

DAS LAND GEHT LEER AUS

Zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St. Johann ist kein Ausbau geplant. Sicher hat es auf dem Land viel geringere Frequenzen als in den städtischen Gebieten und Agglomerationen. Mindestens die Bahnbenutzer hätten aber trotzdem den Wunsch auf halbstündliche Verbindungen. Die Aussage der offiziellen Politik, dass das neue S-Bahn-Konzept für den Kanton St. Gallen einen Quantensprung im Regionalverkehr bedeutet, trifft in diesem Fall nicht zu. Wünschbar wäre

auch im ÖV bei den Planern ein wenig mehr Verständnis für die ländlichen Gebiete.

FAZIT

Für die Agglomeration St. Gallen und die Knotenbahnhöfe der Region bringt das neue Konzept viele neue Verbindungen,

«Zu hoffen bleibt, dass das letzte Wort noch nicht gesprochen ist und Optimierungen im Konzept möglich sind.»

so auch eine zweite von Ziegelbrücke nach St. Gallen. Für das Linthgebiet bringt das neue Konzept nichts, am Walensee eine unbefriedigende Lösung, und zwischen Sargans und Buchs wird der Regionalverkehr auf der Schiene abgeschafft, obschon er in

den letzten Jahren wieder ausgebaut wurde. Die Spinne in Ziegelbrücke zur halben Stunde entsteht nur, wenn der Glarner Sprinter einmal stündlich fährt und dessen Fahrplan angepasst wird. Zu hoffen bleibt, dass da das letzte Wort noch nicht gesprochen ist und Optimierungen im Konzept möglich sind. Seitens des Kantons St. Gallen sind die notwendigen Kredite noch nicht gesprochen. Es gibt keinen Angebotsausbau mehr, ohne dass anderswo Abstriche gemacht werden müssen. In verschiedenen Kantonen wird darüber debattiert, die NFA (Neuer Finanzausgleich)-Gelder teilweise für Steuersenkungen zu verwenden, um im Steuerwettbewerb bestehen zu können. Diese Mittel können deshalb nicht für Infrastrukturausbauten bei der Bahn eingesetzt werden, um solche Nachteile, wie oben beschrieben, zu beheben.

Hans Schärer



Bild: Hans Schärer

Bahnhof Filisur

Der Bahnhof Filisur wurde nach der Schliessung durch die Rhätische Bahn (RhB) vom Hotelier des Hotels Schöntal betrieben. Aus gesundheitlichen Gründen musste Walter Clavadetscher leider den Bahnhof mit Restaurationsbetrieb aufgeben. Glücklicherweise konnte mit Silvia Altermatt eine neue Stationshalterin gefunden werden, sodass der Bahnhof weiterhin während sieben Tagen die Woche bedient bleibt. Im ehemaligen Stationsbüro ist ein heimeliges Restaurant eingerichtet worden. HS

Einige Pro-Bahn-Mitglieder betreiben «private» Bahnhöfe. Informationen dazu: www.probahn.ch (Rubrik private Bahnhöfe).

Wunsch erfüllt

Erfreulicherweise wird im Prättigau der kundenunfreundliche Zwischensaisonfahrplan abgeschafft, und am Oberalppass wird während elf Stunden im Studentakt gefahren. Damit gehen auch Fahrplanwünsche von Pro Bahn in Erfüllung. Man darf darüber spekulieren, ob das ein Indiz für einen allfälligen zukünftigen Halbstundentakt der IC (Basel)–Zürich–Sargans–Landquart–Chur ist. HS

Das Konzept

Fürstenland/St. Gallen: Verlängerung Rheintal-Express bis Wil; Beschleunigung S-Bahn Wil–St. Gallen; drei stündliche Verbindungen zwischen Wil, Uzwil, Flawil, Gossau, St. Gallen; Verdichtungen zu HVZ; Wil–Uzwil: Ausbau Busangebot

Toggenburg: fi-h-Takt S-Bahn St. Gallen–Wattwil; Beschleunigung Voralpen-Express; Direktverbindung Nesslau–St. Gallen–Altstätten

Linthgebiet: Zweite, beschleunigte Verbindung Uznach–Ziegelbrücke; fi-h-Takt für grössere Bahnhöfe im Raum Wattwil–Rapperswil–Ziegelbrücke–Sargans; weitere Ausbauten im Rahmen S-Bahn Obersee

Rorschach/Bodensee: fi-h-Takt S-Bahn St. Gallen–Altstätten und St. Gallen–Romanshorn (–Schaffhausen); dritte S-Bahn Herisau–St. Margrethen; Beschleunigung Rheintal-Express

Rheintal/Werdenberg: Beschleunigung Rheintal-Express mit guten Anschlüssen nach Zürich (in Sargans) und Graubünden; Verlängerung S-Bahn Altstätten–Buchs–Sargans, ergibt mit Rheintal-Express fi-h-Takt für grössere Bahnhöfe; Buchs–Sargans: Ausbau Busangebot

Walensee/Sarganserland: Zweite, beschleunigte Verbindung Ziegelbrücke–Sargans; fi-h-Takt für grössere Bahnhöfe; Anschluss an «Glarner Sprinter» Richtung Zürich in Ziegelbrücke

Quelle: Volkswirtschaftsdepartement Kanton St. Gallen (Stand Nov. 2007)

Walensee: Untauglicher Fahrplangentwurf

Weil im Fahrplangentwurf eine Taktlücke geschlossen war, vertraute Pro Bahn erfreut darauf, dass dies auch so umgesetzt würde, und verzichtete auf eine Eingabe. Das war ein Fehler, wie sich nun herausstellte.

Aufgrund des Fahrplangentwurfs haben wir im Rahmen der Vernehmlassung auf ein erneutes Einreichen des Fahrplanbegehrens zur Schliessung der Taktlücke am Walensee verzichtet. Im Nachhinein entpuppte es sich als Fehler, den Fahrplangentwurf als Basis für Fahrplanbegehren zu verwenden.

Im Fahrplangentwurf des Bundesamts für Verkehr (BAV) (Periode 2008/09) haben wir erfreut festgestellt, dass die abendliche Taktlücke im Regionalverkehr am Walensee (Ziegelbrücke an 21.55 und ab 22.02) geschlossen wird. Damit wurde ein langjähriges Fahrplanbegehren unsererseits erfüllt, und wir verzichteten

auf eine erneute Eingabe für diese Fahrplanperiode. Leider mussten wir dann im definitiven Fahrplan feststellen, dass die besagte Taktlücke zugunsten einer Verlängerung des letzten Regionalzuges von Chur nach Sargans sowie aus finanziellen Gründen nicht geschlossen wurde.

UNKLARHEITEN IM ENTWURF

Aufgrund unserer Nachfragen mussten wir feststellen, dass bei der Projektierung des Fahrplangentwurfs die Kommunikation zwischen BAV, den Kantonen und den beteiligten Transportunternehmen offensichtlich nicht optimal funktioniert hatte. Die Sek-

tion Ostschweiz zieht daraus die Lehre, dass wir bei zukünftigen Fahrplanvernehmlassungen als Basis für unsere Begehren vermehrt auf den aktuellen Fahrplan zurückgreifen müssen. Man darf den Fahrplangentwurf auf keinen Fall als verbindlich betrachten, als Grundlage für Fahrplanbegehren ist er im Gegensatz zum aktuellen Fahrplan sogar als untauglich zu bezeichnen.

HALBSTUNDENTAKT 2013?

Die Ostschweizer Bahnen und der Kanton St. Gallen wollen bis zum Jahr 2013 eine S-Bahn St. Gallen realisieren (siehe Artikel S. 5 und 6), gemäss ei-

ner Absichtserklärung der beteiligten Partner. Eine Leistungssteigerung von 25 Prozent und der Halbstundentakt sind dann auf dem ganzen Netz vorgesehen. Für die Dörfer am Walensee ein schwacher Trost, wenn sie fünf Jahre warten müssen, bis ihr Zweistundenloch im Regionalverkehr am späten Abend (vielleicht doch noch) geschlossen wird. Offenbar fehlt jetzt das Geld, um das Schliessen der Taktlücke zu finanzieren, und 2013 soll dann der Halbstundentakt auf dieser Linie finanziert werden können. Diese Logik ist wohl nur für die Politiker verständlich, und man darf sich gewiss nicht allzu früh freuen. Hans Schärer

Mehr Zug für den Kanton Thurgau

Thurbo hat im Kanton Thurgau an den Wochenenden das zweite flächendeckende Nachtetz der Schweiz aufgebaut.

Die späte Rückkehr mit der Bahn ist in der Ostschweiz kein Problem mehr: Nach Zürich entstand im Thurgau das zweite flächendeckende Nachtetz am Wochenende. Nachtlinien sind an sich nichts Neues. Nachtzüge zu und von den

Partymekkas Zürich, Winterthur, St. Gallen und Konstanz verkehren bereits. Neu im Thurgau ist aber, dass diese mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 zum Netz ausgebaut wurden. Alle Ortschaften an einer Bahnlinie sind an-

geschlossen. Zwischen St. Gallen und Wil sowie Romanshorn und Weinfelden entstand gar ein durchgehender 24-Stunden-Betrieb.

Der Fahrplanwechsel hat weitere Verbesserungen gebracht. So fährt die Zürcher S-Bahn mit der S8 bis nach Weinfelden. Mehr Züge verkehren zwischen Weinfelden und St. Gallen sowie zwischen Kreuzlingen und Stein am Rhein. Die Kosten von 2,3 Millionen Franken teilen sich Kanton, Gemeinden und die Regionalbahn Thurbo.

Der stetige Ausbau hat sich ausbezahlt. In den letzten drei Jahren wuchs die Zahl der Reisenden im Thurgau um gegen drei Millionen an. Das entspricht einer Steigerung von 14 Prozent. 50 neue Bahn- und Bushaltestellen wurden einge-

richtet. Die Erfahrung zeigt: Wenn der Fahrplan stimmt, kommen auch die Fahrgäste. Doch der grossen Netzauslastung wegen bringen neue Angebote nicht nur Vorteile, sondern in gewissen Fällen für betroffene Bahnhöfe leider auch Nachteile. Der markante Ausbau im Thurgau und auch die Ausbauten in anderen Kantonen sind nicht selbstverständlich. Wir bedanken uns bei allen Transportunternehmen, den Kantonen und Gemeinden für die Angebotsverbesserungen zum Fahrplanwechsel. Die grösste Hürde ist und bleibt die Finanzierungsfrage und da sind nicht nur die Politiker gefragt, dass immer wieder die notwendigen Kredite gesprochen werden. HS



Bild: Thurbo

Nachts muss im Thurgau nicht mehr auf den Zug verzichtet werden, höchstens auf die Aussicht auf den Bodensee.

Quelle: Thurbo Bahnorama 14. Dezember 2007, www.thurbo.ch

The Luxury Trains

Great Indian Royale Express ★★★★★

Sonderluxuszug mit deutscher Reiseleitung zu den indischen Highlights wie dem Taj Mahal, Jaipur, Udaipur und einem Tiger-Nationalpark.

Reise-Verlauf / Königlich Reisen

Mittwoch, 3./10. September 2008 – Ankunft in Mumbai

Ankunft in Mumbai gemäss Ihrem individuellen Flugplan. Im Laufe des Nachmittages (16.40 h) Abfahrt mit dem «Great Indian Royale Express» ab Victoria Station in Mumbai (seit 1996 offiziell Chhatrapati Shivaji Terminus).

Donnerstag, 4./11. September 2008 – Ellora Höhlentempel

Wir besichtigen die Ellora Höhlentempel, welche aus dem 3.–8. Jh. stammen. Die 3 Gruppen von Tempeln folgen den buddhistischen, hinduistischen und Jain Glauben.

Freitag, 5./12. September 2008 – Ajanta Felsentempel

Fahrt zum Ajanta-Felsentempel, welche eine Gruppe von 30 Höhlen sind, die ca. 300 Jahre vor Christi erschaffen wurden. Die Höhlen wurden 1819 zufällig entdeckt.

Samstag, 6./13. September 2008 – Bandhavgarh National Park

Bandhavgarh ist ein Schutzgebiet, das zu den besten Tierbeobachtungsplätzen Indiens zählt. Hier hat man gute Chancen Tiger, indische Leoparden, Gaur und viele Vogelarten zu sehen.

Sonntag, 7./14. September 2008 – Fatehpur Sikri, Agra & Taj Mahal

Das heute als «Tote Stadt» bezeichnete Fatehpur Sikri war im 16. und 17. Jh. die Residenz des Kaisers Akbar und hatte damals mehr Einwohner als Agra. Weiter besichtigen wir das Agra Fort und das weltberühmte Taj Mahal – UNESCO Weltkulturerbe – ein Gedicht in weissem Marmor. Erbaut von Mogulherrscher Shah Jahan für seine verstorbene Gattin Mumtaz Mahal, dem «Licht des Palastes», ist dieses Bauwerk in seiner extravaganter Architektur das wohl universellste Zeichen einer ewigen Liebe.

Montag, 8./15. September 2008 – Jaipur

Heute besuchen wir Jaipur, die Hauptstadt des Unionsstaates Rajasthan, auch bekannt als «Pink City» aufgrund ihrer rosafarbenen Häuserfassaden und Stadtmauern.

Vormittags Ausflug nach Fort Amber, der einstigen Hauptstadt der Kachhawaha Rajputen, welches 130 m hoch liegt und von den Aravalli Hügeln umgeben ist. Das Wahrzeichen der Stadt Jaipur ist der Hawa Mahal (Palast der Winde) aus dem 18. Jh., mit 953 Fenstern und Nischen, von wo aus die Damen die Prozessionen auf der Strasse beobachten konnten, ohne selbst gesehen zu werden. Besichtigung am Nachmittag.

Dienstag, 9./16. September 2008 – Udaipur

Udaipur ist wahrscheinlich die romantischste aller Städte in Rajasthan. Sie wird nicht umsonst als «Venedig des Ostens» bezeichnet mit ihrem Überfluss an Seen, um die sich die Stadt Udaipur gruppiert.

Mittwoch, 10./17. September 2008 – Rückkehr nach Mumbai

Am Morgen, Ankunft des Zuges in Mumbai und Ende des Programms. Weiteres Programm gemäss Ihrem individuellen Reisearrangement.



Der Zug

Sie reisen an Bord des «Deccan Odyssey», Indiens modernstem 5-Sterne Luxuszug, komplett klimatisiert, bestehend aus komfortablen Schlafabteilen (alle Kabinen mit Dusche/WC), Restaurants, Lounge-Bar, Bibliothek, Business- und Wellness-Wagen.

Reisepreis pro Person

Standardkabine / Suite

Bei 2 Personen in Doppelkabine sFr. 5450.– / sFr. 7850.–

Bei 1 Person zur Alleinnutzung sFr. 6400.– / sFr. 9900.–

Flüge Zürich – Mumbai retour ca. sFr. 1600.–

Anschlussprogramme möglich, je nach Wunsch auf Anfrage. Auch in Kombination mit Badeferien in Dubai möglich.

Im Preis enthaltene Leistungen

- Transfers, Besichtigungen und Eintritte gemäss Programmablauf,
- Führungen in Gruppen von 20–25 Personen,
- Deutsch/französisch sprechende lokale Führer während der ganzen Reise,
- Fahrt im Sonderzug «Great Indian Royal-Express» wie beschrieben im Abteil der gewählten Kategorie,
- Sieben Übernachtungen an Bord des «Great Indian Royal-Express»,
- Vollpension während der Reise (beginnend mit dem Abendessen am 3./10. September und endend mit dem Frühstück am 10./17. September),
- 1 Flasche Mineralwasser pro Person pro Tag während den Ausflügen,
- Eintritte in die Sehenswürdigkeiten und dem Bandhavgarh National Park,
- Verantwortlicher deutsch/französisch sprechender Reiseleiter aus der Schweiz oder Deutschland.

Folgende Leistungen sind nicht inbegriffen

- Linienflüge bis/ab Mumbai,
- Getränke zu den Abendessen an Bord des «Great Indian Royale Express» und ausserhalb der Mahlzeiten,
- Video- und Fotogebühren,
- Visa-Gebühren für Indien,
- Reiserücktritts- und Rückreiseversicherung,
- Persönliche Auslagen wie Wäscheservice, Telefon, etc.

Die Mindest-Teilnehmerzahl beträgt 50 Gäste. Die Reisegruppe umfasst maximal 85 Personen.

Es gelten die Allgemeinen Hinweise und Reisebedingungen des Veranstalters und Sunshine Reisen

Bestellen Sie Ihre ausführlichen Detailunterlagen und den Reise- prospekt mit Flug und verschiedenen Anschlussprogrammen:

Sunshine Reisen

Marcel Gsell
Dorf 246
CH-9104 Waldstatt
Tel. 071 351 54 54
Fax 071 351 54 55

Sunshine Reisen

Daniel Heeb
Wilerstrasse 3
CH-9203 Flawil
Tel. 071 393 55 33
Fax 071 393 55 44

Sunshine Reisen

Irene Casunuran
Bahnhof / SBB
CH-8353 Elgg
Tel. 052 366 10 20
Fax 052 366 10 21

Bei uns bekommen Sie sämtliche Bahnбилетте für die Schweiz und international, Tageskarten, Monats-, Jahres- und Generalabonnemente.

sunshinereisen@bluewin.ch

Die erste Fahrt durch den Lötschberg-Basistunnel

Als «Zeitzeugen eines historischen Moments» sind die Passagiere der ersten Fahrt durch den Lötschberg-Basistunnel begrüsst worden.

9. Dezember 2007, Bahnhof Bern um 6.00 Uhr. Wie viele Passagiere haben sich für den ersten fahrplanmässigen IC (Bern ab 06.07 Uhr) durch den Lötschberg-Basistunnel (LBT) auf dem Perron, Gleis 6, wohl eingefunden? Der Andrang ist nicht übermässig. Eine Schar Ehrengäste mit alt Bundesrat Adolf Ogi, SBB-Personenverkehr-Chef Paul Blumenthal, BLS-Chef Mathias Tromp, Arthur Furrer und weiteren Persönlichkeiten unterhalten sich angeregt im Bereich der 1.-Klasse-Wagen.

Mit einem erhabenen Gefühl erwartet man im Doppelstock-IC das Springen des Zeigers der Bahnhofuhr auf die

Minute 07. Doch statt dass der Zug anrollt, werden die «Erstpassagiere» darauf aufmerksam gemacht, dass sich aus technischen Gründen die Abfahrt um zirka 8 Minuten verzögern werde. Reicht es noch für das Zeitfenster durch den LBT, oder führt die erste Fahrt schon über den Berg? Nachdem die «technischen Gründe» (der Lokomotivführer fehlte) behoben sind, kann das «Abenteuer» beginnen.

IM TUNNEL

Nach kurzen Aufenthalten in Thun und in Spiez, wo Adolf Ogi, Mathias Tromp und Paul Blumenthal in den Führer-

stand umsteigen, wird Frutigen unterfahren, und beruhigt geniesst man die Fahrt durch den LBT mit einer maximalen Geschwindigkeit von 193 Kilometern pro Stunde. Beleuchtete Tunnelabschnitte verleiten zum Rätseln, wo sich der Zug befindet – erst im Bereich Mitholz oder doch schon beim Spurwechsel vor der Nothaltestelle Ferden? Doch unvermittelt rollt der IC aus dem Tunnel über die Rhonebrücke Richtung Visp.

Begleitet vom Feuerwerk mit roten Bengalen entlang der Trasse fährt der erste fahrplanmässige IC aus der «Üsserschwiiz» in den leicht verschneiten Bahnhof Visp ein.



Ehrengast Adolf Ogi (l.) und BLS-Chef Mathias Tromp.

beziehungsweise Umsteigeknoten im Oberwallis auf.

Nicht nur Visp mit seiner neuen Bahninfrastruktur feiert, auch Brig weist eine wesentliche Neuerung auf. Aus dem Sackbahnhof der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) wurde ein Durchgangsbahnhof, sodass die Züge nicht mehr durch Naters ins Goms fahren, sondern südlich, entlang der Infrastrukturen des Bahnhofs Brig gelenkt werden, beim Simplontunnel eine Unterführung durch- und anschliessend die Rhone überqueren, bevor sie die alte Trasse wieder erreichen (siehe auch S.11). Für die alte Lötschbergachse bleibt Brig End- und Ausgangspunkt für den stündlichen «Regio-Express» über den Berg nach Spiez und Bern. Zwischen Brig und Goppenstein sowie Frutigen und Spiez ersetzt dieser die bisherigen Regionalzüge. Für Reisende über den Berg bietet die BLS bis zur Auslieferung des neuen Rollmaterials abwechslungsreiche Zugstrukturen an.

Hans Rothen

DER EHRENGAST

Mit Kaffee und Walliser-Weigen, überreicht durch Mitarbeitende der SBB, MGB, Gonergratbahn und Postauto, sowie mit Klängen des Korps der Tambouren und Pfeiffer werden die «Üsserschwiizer» im Bahnhof Visp überrascht und von Walliser Standespersonen herzlich empfangen.

Beim Festakt heisst der Walliser Staatsratspräsident Jean-Jacques Rey-Bellet die Anwesenden als «Zeitzeugen eines historischen Moments» willkommen. Alt Bundesrat Ogi – an der offiziellen Einweihung des LBT am 15. Juni 2007 war sein Name von keinem Redner erwähnt worden – wird von Wallis Tourismus zum «Ehrengast des Wallis» ernannt. Vor 20 Jahren, am 9. Dezember 1987, wurde Adolf Ogi zudem in den Bundesrat gewählt.

Visp mit 7000 Einwohnern und 7500 Arbeitsplätzen steigt mit dem Fahrplanwechsel zum wichtigsten Verkehrs-



Bilder: Hans Rothen

Mit Tambourenklängen werden die ersten Reisenden durch den Lötschberg-Basistunnel im Wallis empfangen.

ICE Interlaken: Ein Botschafter auf Schienen

Eine ICE-Komposition soll in Deutschland für das Berner Oberland und für Interlaken werben.

Mit dem neuen Fahrplan verbinden seit dem 9. Dezember 2007 täglich fünf ICE-Zugspare Interlaken mit deutschen Städten wie Mannheim, Frankfurt, Kassel und Berlin. Um die Bedeutung des Berner Oberlandes und Interlaken als Tourismusdestinationen und Verkehrsknoten zu unterstreichen, haben die SBB und die DB am 7. Dezember 2007 eine ICE-Komposition auf den Namen «Interlaken» getauft. «Ab heute ist ein schneller ICE-Zug als Botschafter für das Berner Oberland und Interlaken unterwegs» freute sich Paul Blumenthal, Leiter SBB-Personenverkehr. Zusammen mit Ni-

kolaus Breuel, Vorstandsvorsitzender Fernverkehr der DB, und Interlakens Gemeindepräsident Urs Graf sowie geladenen Gästen taufte er den ICE im Bahnhof Interlaken Ost. Der Zug wird auf der Strecke Berlin–Frankfurt–Interlaken Reisende zwischen deutschen Städten und von dort via Basel und Bern ins Berner Oberland transportieren.

In den letzten Jahren bauten SBB und DB das Bahnangebot aus Deutschland direkt nach Interlaken kontinuierlich aus. Gemäss Nikolaus Breuel ist die Schweiz der wichtigste Auslandmarkt für die Deutsche Bahn. Mehr als 4 Millio-

nen Kunden nutzten im Jahr 2006 Züge zwischen beiden Ländern. Für 60 Millionen Euro modernisierte deshalb die DB alle 19 ICE-Züge, die Deutschland und die Schweiz miteinander verbinden.

Mit dem Fahrplanwechsel wurde Interlaken zum Vollknoten und entwickelte sich zu einer wichtigen Verkehrsdrehscheibe für den Schienenverkehr. Dank optimierter Fahrzeiten und Anschlüsse verkürzt sich die Reisezeit aus Basel, Zürich oder Bern in die Jungfrauregion bis zu 18 Minuten. Aus fahrplantechnischen Gründen verliert aber Interlaken zugunsten des Voll-



Bild: Hans Rothen

Eine Torte zur Taufe: ICE Interlaken.

knotens die direkten Züge aus Zürich. Trotz dem Umsteigen am gleichen Bahnsteig – in dieser Richtung in Bern, in Gegenrichtung in Thun – verkürzt sich die Fahrzeit um fünf bis sieben Minuten. **Hans Rothen**



**MIT 200 KM/H
 DURCH DEN LÖTSCHBERG!**

**Sparen Sie so eine Stunde Reisezeit
 auf dem Weg nach Italien.**



Walliser warten nicht länger auf Anschluss

In Visp profitieren Pendler seit dem Fahrplanwechsel von einem «grosstädtischen Verkehrsangebot», bei dem das Warten auf die nächste Verbindung nicht länger als 8 bis 10 Minuten dauert.

Zu den Angebotsverbesserungen im Wallis seit dem 9. Dezember 2007 hat die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) Wesentliches beigetragen. Bereits eine Woche vor dem offiziellen Fahrplanwechsel hat die MGB die neue direktere Streckenführung zwischen Brig und Bitsch, die «Ostausfahrt Brig», in Betrieb genommen. Die alte 2,8 Kilometer lange Trasse durch Naters, erbaut zwischen 1911 und 1915, mit 22 unbewachten und 3 bewachten Bahnübergängen, wird nicht länger benötigt. Die Gemeinde Naters hat sie für 2,7 Millionen Franken gekauft. Sie wird zum Naherholungsgebiet umgewandelt. Im Vordergrund stehen Plätze, Verbindungen und Rundwege zum Flanieren. Neu schmückt nun das Erinnerungsdenkmal «Sonnengesang» vom Kunstschaffenden und Bähnler E. W. Bregy aus Naters die Ortsdurchfahrt. 500 Meter Schienen wurden zu einem 12 Meter hohen und 10 Tonnen schweren Wahrzeichen von Naters verarbeitet.

DER KOMET IM WALLIS

Die neue Strecke, die den Bahnhof Brig der MGB in einen Durchgangsbahnhof verwandelt, lässt das Netz der ehemaligen BVZ (Brig-Visp-Zermatt Bahn) und FO (Furka-Oberalp-Bahn) zu einer durchgehenden Bahnlinie verschmelzen. Mit der Eröffnung der neuen Ostausfahrt, welche für 60 Millionen Franken erstellt wurde, konnte die MGB neue Züge des Schweizer Rollmaterialherstellers Stadler, die sogenannten neuen komfortablen Meterspurtriebzüge (Komet), in Betrieb nehmen. Die ersten zwei der



Ins Goms bietet die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) Direktverbindungen ab Visp an.

fünf Niederflur-Panorama-Gelenktriebzüge für 42 Millionen Franken verkehren seit dem 9. Dezember 2007 zwischen Brig und Zermatt. Drei weitere Triebzüge desselben Typs werden ab Mai 2008 in Betrieb genommen.

Die Triebzüge bieten 188 Sitzplätze in der vierteiligen und 144 Sitzplätze in der dreiteiligen Ausführung. Sie sind fahrgastfreundlich mit einer behindertengerechten Toilette, optischen und akustischen Informationssystemen, Panoramafenstern, Schalldämmung, ergonomischen Sitzen und grösseren Sitzabständen ausgestattet.

STÄDTISCHES ANGEBOT

Seit dem Fahrplanwechsel richtet die MGB alle Verbindungen auf den neuen Vollknoten Visp aus. Hier werden den Wallisreisenden mit einem erweiterten und verdichteten Fahrplanangebot schlanke Anschlussverbindun-

gen angeboten. In die Aletschregion und ins Goms bietet die MGB Direktverbindungen ab Visp und zwischen Brig und Visp einen 20-Minuten-Takt an. Zählt man die SBB-, RegionAlps- und Postautokurse hinzu, profitieren Pendler von einem «grosstädtischen Verkehrsangebot», bei dem das Warten auf die nächste Verbindung nicht länger als 8 bis 10 Minuten dauert. Zugleich werden zwischen Brig und Visp alle Fahrausweise und Abonnemente der Verkehrsunternehmen gegenseitig anerkannt.

Offen bleibt noch die neue Streckenführung im Bereich Personenbahnhof Brig. Fahrgäste sollen inskünftig die Züge der Matterhorn-Gotthard-Bahn vom heutigen Perron 1 erreichen können. Somit könnte der heutige MGB-Bahnhof auf dem Bahnhofvorplatz aufgehoben werden. Wann jedoch die Absicht realistisch wird, ist offen.

Hans Rothen



Ostausfahrt vom Führerstand aus betrachtet.



Sonnengesang von E. W. Bregy

Neue Zentren ausserhalb von Bern

Rund um Bern sind Entwicklungsschwerpunkte definiert worden, die ein neues Netz von Umsteigepunkten nach sich ziehen.

Auf Initiative des Kantons Bern sind in den letzten Jahren kantonsweit sechs Regionale Verkehrskonferenzen (RVK) entstanden. Getragen werden sie von den Gemeinden in festgelegten Perimetern. Diese Konferenzen stellen in Verkehrsfragen den Dialog zwischen Kantonsbehörden, Gemeinden, Raumplanung, Transportunternehmen und Verkehrsverbänden sicher. Auch die Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn Schweiz arbeitet mit beratender Stimme mit.

Bei einem Treffen mit dem Raumplaner Marco Rupp von der RVK 4 hatte die Kerngruppe der PBS-Sektion Espace Mittelland Gelegenheit, sich aus erster Hand über Ziele, Strategien und Projekte für den öffentlichen Verkehr im Raum Bern zu informieren.

NACHHALTIGKEIT

Die Massnahmen für Raumentwicklung und Verkehr in der Region Bern basieren auf Nachhaltigkeit; das heisst, sie müssen gleichzeitig der Gesellschaft, der Wirtschaft und der Umwelt dienen. Konkret bedeutet dies: das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) kontinuierlich weiterentwickeln und die Siedlungsentwicklung sowie die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze auf den ÖV ausrichten: Der Marktanteil des ÖV soll gesteigert werden. Um das zu erreichen, braucht es qualitative Verbesserungen und gezielte Infrastrukturausbauten.

QUALITÄT

Vom Zentrum zum Netz von Entwicklungsschwerpunkten: Früher konzentrier-

te sich das wirtschaftliche Geschehen und damit der Verkehr auf das städtische Kerngebiet. Seit einigen Jahren werden jetzt Entwicklungsschwerpunkte (ESP) ausserhalb des Zentrums vorangetrieben: Wankdorf, Worblaufen, Zollikofen, Ausserholli- gen, Weiermannshaus, Wangental oder Brünnen. An diesen Orten werden zu grosser Zahl Arbeitsplätze angesiedelt und entstehen öV-Umsteigepunkte zwischen Zubringern und innerstädtischen Linien.

Förderung des Regionalexpress: Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, soll der Regionalexpress (RE) gefördert werden: Die Pendler aus den Nachbarstädten (Thun, Langenthal, Burgdorf, Biel, Neuenburg, Freiburg) und aus den Mittelzentren (Langnau, Lyss, Münsingen, Belp und so weiter) sollen mit den RE die Entwicklungsschwerpunkte direkt erreichen können. Dies brächte auch eine Entlastung für die parallel laufende S-Bahn. Ab 2008 verkehrt der neue «RE Lötschberg» stündlich über die Bergstrecke, davon siebenmal täglich bis/ab Bern mit Halt in Münsingen. Richtung Neuenburg werden die RE ab 2009 beschleunigt.

Bahn-Verdichtungen: zum Beispiel im Aaretal, Wangental und Richtung Brünnen.

Verbesserung der innerstädtischen Verbindungen nach Bümpliz/Bethlehem (Tram Bern West), Köniz (Tiefbahn oder Tram?), Ostermündigen (Bus oder Tram?)

Neue Tangentialverbindungen: etwa im Gebiet Moossee-Hindelbank, Nordquartier-Murifeld, Worb-Rubigen, Konolfingen-Münsingen-Belp.

INFRASTRUKTUR

Tramverlängerung Guisanplatz-Wankdorfplatz (Baubeginn spätestens 2008);

Blockverdichtungen im Wangental und Richtung Neuenburg;

Neue Doppelspurabschnitte: bei Toffen (in Betrieb ab Juli 2008), Niederbottigen (mit einer neuen Haltestelle Brünnen ab Oktober 2008), Ins (ab 2009);

Drittes Gleis Zollikofen-Rütli (ab 2012);

Entflechtung Wylerfeld (frühestens ab 2016).

ROLLMATERIAL

Ab 2007 werden 13 von 36 NINA-Triebzügen von 3 auf 4 Teile verlängert. Zudem werden 10 weitere Jumbo-Wagen für die NPZ von S 3 beschafft. Weiter sollen ab 2009 für die «RE Lötschberg» 13 neue NINA-Triebzüge zur Verfügung stehen.

GEDULD

Bei 2 ÖV-Engpässen im Raum Bern braucht es noch 10 Jahre Geduld:

S-Bahn-Verdichtung im Aaretal: Die dringend nötige Verdichtung ist leider erst mit der «Entflechtung Wylerfeld» möglich, also frühestens ab 2016;

Kopfbahnhof «Bern RBS»: Der in den 60er-Jahren sehr weitsichtig konzipierte Kopfbahnhof sowie die ganze Personenunterführung im Hauptbahnhof sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Erweiterungsbauten sind sehr schwierig, und ein Neubau kann frühestens in 10 Jahren bereit sein.

Peter Schläppi



Bild: Bernmobil

Bernmobil bestellt bei Siemens

Bernmobil hat sich zum Kauf von 21 Combino-Classical-Tramzügen zum Preis von rund 100 Millionen Franken entschieden. Unter vier gültigen Angeboten schnitt das von Siemens am wirtschaftlichsten ab. Bereits fahren in Bern 15 Combino-Trams, und so konnte Bernmobil nach den zwischendurch ausgeführten Sanierungsarbeiten gute Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen sammeln. 8 Fahrzeuge des älteren Typs werden durch 2 Zusatzelemente verlängert, sodass für die 9er-Linie und die neuen Tram-Bern-West-Strecken genügend neue und lange Tramzüge bereitstehen. Die neuen Fahrzeuge zeichnen sich durch einen verbesserten Komfort dank Wankkopplung, Klimaanlage im Fahrgastraum, verbessertem Fussgängerschutz dank tief gezogener Front, 2 Rollstuhlplätzen und Fahrgastinformationen innen mit Bildschirmen sowie 8 hellen gut lesbaren Aussenanzeigen aus. Die Trams sind knapp 42 Meter lang und 2,3 Meter breit. Abgeliefert werden 2 Stück im August 2009, die restlichen ab Dezember 2009.

Aldo Hänni

Konkurrenz für den Luzerner Bahnhof

Der Kanton Luzern greift Pläne für einen zweiten Luzerner Bahnhof in Emmenbrücke wieder auf. Was auf den ersten Blick bestechen mag, kommt bei näherer Betrachtung mindestens 120 Jahre zu spät. Pro Bahn nimmt Stellung.

Die Idee eines Hauptbahnhofes in Emmenbrücke für das Zentrum Luzern und mit einer Durchgangslinie Olten–Rotkreuz, wie sie nun vorgeschlagen wird, ist zwar auf den ersten Blick bestechend, hat aber bereits auf den zweiten Blick erhebliche Mängel und kommt mindestens 120 Jahre zu spät.

PLANUNG

Die Idee widerspricht der derzeitigen Verkehrs- und Raumplanung im Raum Luzern (sofern von einer solchen überhaupt gesprochen werden kann). Sollte das Projekt weiterverfolgt werden, wären die Arbeiten an der Tieferlegung der Zentralbahn per sofort einzustellen und die Linie wäre neu nach Emmenbrücke zu planen. Andernfalls wird

die Zentralbahn vom übrigen nationalen und internationalen Verkehr abgetrennt und wäre nur nach zusätzlichem Umsteigen in Emmenbrücke erreichbar. Die geplante Investition würde zumindest erheblich weniger attraktiv.

Sollte dereinst ein neues Stadtzentrum um den neuen Bahnhof Emmenbrücke entstehen, ist zu erwarten, dass damit in erster Linie Wohnungen, Büros und Einkaufsmöglichkeiten gemeint sind. Abgesehen davon, dass wohl kaum Bedarf an neuen Einkaufszentren und Büroräumen besteht, befindet sich das eigentliche attraktive Zentrum Luzerns (KKL, Theater, See und Schiffe, Museen, Altstadt, Panorama) im heutigen Zentrum. In der Umgebung des neuen Bahnhofs befinden sich verkehrsreiche Strassen, eine Kehrichtverbrennungsanlage und die Autobahn, von welcher der beabsichtigte «Bypass» erst nach der Passage des neuen Zentrumsgebietes abzweigen würde (also auf das heutige Zentrum von Luzern ausgerichtet ist). Der Standort ist bereits heute nur beschränkt attraktiv. Die Realisierung der Doppelspur am Rotsee ist noch nirgends gesichert.

VERKEHRSSTRÖME

Aus der Sicht der Verkehrsströme ist die Idee unlogisch. Bereits angesprochen wurde die Abnabelung der Zentralbahn vom nationalen und internationalen Verkehr. Ebenso erginge es der Voralpenlinie (für welche aktuell neue Haltestellen geschaffen werden wie Meggen Zentrum und Verkehrshaus) und der Entlebucher Linie.



Luzerns Kopfbahnhof. Geht es nach der Luzerner Regierung, wird er entlastet.

Es ist utopisch zu meinen, von Luzern, Ob- und Nidwalden, Kriens oder Horw würde für den Weg nach Zürich zuerst nach Emmenbrücke gefahren und dann umgestiegen. Vielmehr würde man in Rotkreuz umsteigen. Würden die Züge von Zürich aber nach wie vor nach Luzern in den Kopfbahnhof fahren, müssten entweder zwei Züge geführt werden oder die geplante Durchmesserlinie würde lediglich von vielleicht zwei Gotthard-Zügen pro Stunde tatsächlich benötigt. Die Stadtluzerner würden diese Züge wohl in Arth-Goldau besteigen. Würden Züge von Zürich über Emmenbrücke nach Bern geführt, ergäbe sich der gleiche Effekt auch für die Destination Bern. Das gesamte Busnetz der Stadt Luzern ist umzukrempeln und auf Emmenbrücke auszurichten. Das S-Bahn-Netz erhielte zwei Konzentrationspunkte.

Kurz: Das Umsteigen in Emmenbrücke für Reisende in die oder von der Stadt Luzern ist zeitraubend und unattraktiv. Das Entlebuch, Ob- und Nidwalden sowie der Voral-

penexpress würden vom nationalen und internationalen Verkehr abgeschnitten. Für lediglich einen oder zwei Gotthard-Züge pro Stunde rechtfertigen sich die Investitionen nicht. Die betrieblichen Hindernisse sind gravierend und können anders bewältigt werden.

FINANZIELLES

Die bereits publik gemachten Investitionen von einer halben Milliarde Franken sind wohl unvollständig. In Rechnung gestellt werden müssen die Anpassungen am Autobahn-«Bypass», die Planungskosten für das Gebiet des neuen Bahnhofs, die Doppelspur am Rotsee, die (zumindest teilweisen) Fehlinvestitionen bei der Zentralbahn, die Neuausrichtung der Luzerner Stadtbusse.

ALTERNATIVEN

Will der Kanton einen langfristig haltbaren und nachhaltigen Eisenbahnanschluss,



Bild: Kanton Luzern

Das Projekt

Der Kanton Luzern prüft den Bau eines zweiten Bahnknotens im Norden der Stadt Luzern: In Emmenbrücke soll ein neuer Bahnhof für Fernverkehrs- und Schnellzugshalte entstehen mit Anschluss an die Linie Zug–Zürich. Auch die Züge von Basel Richtung Gotthard müssten nicht mehr via Kopfbahnhof Luzern fahren. pbs

Fortsetzung von Seite 13

welcher die Zentrumsfunktion berücksichtigt, ist der Durchgangsbahnhof in Luzern selber zu verwirklichen (die Vorarbeiten sind beim Neubau des bestehenden Kopfbahnhofes gemacht worden). Reichen würden vorerst sogar wohl lediglich zwei Durchgangsgleise und vielleicht sogar ein Einspurttunnel nach Ebikon (die Doppelspur am Rotsee braucht es ohnehin). Ein markant höheres Verkehrsaufkommen bezie-

hungsweise eine markant bessere Bedienung der Stadt Luzern mit internationalen Zügen ist derzeit nicht realistisch und braucht auch in Zukunft noch viel Überzeugungsarbeit in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht. Luzern ist nun mal nicht Zürich. Die Tendenz hin zu Pendelzügen wird auch auf der Gotthardachse anhalten, sodass der Lokwechsel in Luzern noch mehr zurückgehen wird.

Nirgends auf der ganzen Welt werden Bahnhöfe aus dem Stadtzentrum hinaus be-

fördert. Es ist gerade der gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln einzigartige Vorteil der Eisenbahn, mitten ins Zentrum einer Stadt zu führen. Diesen Vorteil würde Luzern aufgeben.

Hat der Anschluss an durchgehende internationale Züge (der nationale Anschluss besteht ja bereits) wirklich solch eminente Wichtigkeit, dann rechtfertigen sich die höheren Kosten für einen Durchgangsbahnhof in der Stadt Luzern selber.

Christoph Perrez

Nur die Hälfte ist im Zug

Tipps für das Reisen in der Gruppe.

Sommer 2007 in Wädenswil. Eine Schulklasse fährt ins Bündnerland ins Klassenlager. Der Albtraum einer jeden Lehrperson wird wahr: Während des Einsteigens schliessen die Türen, der Zug fährt ab, ein Teil der Schulklasse bleibt mit dem Lehrer draussen.

In diesem Fall waren die Folgen dank des überlegt handelnden Lehrers und der flexiblen Haltung der SBB nicht so schlimm. Der eine halbe Stunde später folgende IC-

Zug wurde ausserordentlich angehalten, der zweite Teil der Gruppe konnte dort einsteigen und traf knapp zehn Minuten nach dem ersten Teil in Landquart ein. Gemeinsam konnte die Reise mit dem vorgesehenen Zug der Rhätischen Bahn fortgesetzt werden. Der Schreck hielt sich also in Grenzen – Kompliment an die SBB!

Gruppen können Verspätungen verursachen – deshalb einige Tipps, wie sich solche Zwischenfälle vermeiden lassen. Als Erstes sich am ungefähren Einsteigeort bereithalten. Er wird bereits im Voraus bekannt gegeben. Als Zweites mit dem Zugpersonal zumindest Blickkontakt aufnehmen und als Drittes dafür sorgen, dass die Gruppe rasch einsteigt. Dabei soll nicht nur die Türe des reservierten, sondern auch die daneben liegende Türe des Nachbarwagens (verdoppelt die Einsteigekapazität) benutzt werden. Zum Schluss dem Zugpersonal anzeigen, dass der Einstieg der Gruppe vollzogen ist.

Kurt Schreiber

Ein Stehpass erster Klasse

13. September 2007 – technische Probleme verhindern die Ausfahrt des IC 8.32 ab Zürich. Nach zwanzig Minuten kommt die Durchsage, dass man auf den IC mit Abfahrt 09.00 nach Bern wechseln möge. Die Konsequenz: In der ersten Klasse ist Stehpass erster Klasse oder Sitzen auf dem Wagenboden in den Vorräumen angesagt. 75 Franken für ein solches Reisevergnügen ist ein bisschen (zu) viel Geld – und wenn schon ein Zug ausfällt, dann dürfte doch wenigstens der nächste verstärkt oder ein Zusatzzug gefahren werden.

Übrigens: Der Zug blieb mehr als eine Stunde auf Gleis 14 stehen – dies bei der notorisch hohen Gleisbelastung in Zürich HB.

Wie auch immer: Pannen können vorkommen – hingegen sollte dafür gesorgt werden, dass sich die Auswirkungen in Grenzen halten. Die Kunden auf den nächsten schon gut gefüllten Zug zu verweisen, ist nicht gerade kundenfreundlich.

KS



Bild: Hans Schäfer

Reagiert

Normalerweise wird die S2 des ZVV jeweils ab Fahrplanwechsel während den Winterwochenenden mit sechs Zugpaaren (drei am Morgen und drei am Abend) von Ziegelbrücke ohne Halt bis Unterterzen verlängert. Dank dem frühen Wintereinbruch wurde der Skibetrieb in den Flumserbergen drei Wochen früher aufgenommen. Die SBB führten kurzfristig diese Züge schon an den Wochenenden ab Mitte November. Die Skifreunde hat das sicher gefreut und Pro Bahn staunt, was alles kurzfristig möglich ist. HS

Anschluss fehlt

Die Anschlüsse aus Richtung St. Gallen an die EC/EN in Buchs von und nach Österreich sind nach wie vor ungenügend. Auch das Angebot im Regionalverkehr ist mager. Der Rheintalexpress aus St. Gallen kommt zur Minute 59 in Buchs an und stellt drei Anschlüsse mit einer Übergangszeit von drei Minuten zu den EC nach Österreich her. Für Ferienreisende mit Gepäck sehr knapp bemessen. Auch in der Gegenrichtung sind die Anschlüsse sehr knapp. Die ändern drei EN/IC-Verbindungen werden um eine Minute verpasst. HS



Bild: SBB

Mit der Gruppe sicher unterwegs.

Eine neue S-Bahn-Station für das Verkehrshaus

Die Haltestelle Luzern Verkehrshaus wird seit dem Fahrplanwechsel zweimal pro Stunde und Richtung bedient. Nun fehlen nur noch Lampen und Lifte für Gehbehinderte oder Personen mit Kinderwagen.

Am 8. Dezember 2007 wurde die neue Haltestelle Luzern Verkehrshaus der S-Bahn Luzern im Beisein von Bundesrat Samuel Schmid, SBB-CEO Andreas Meyer sowie Luzerner Regierungsvertretern eröffnet. Die architektonisch und bautechnisch anspruchsvolle Haltestelle wurde innert einer Bauzeit von nur fünf Monaten erstellt. Der Kanton und die Stadt Luzern sowie die SBB investierten insgesamt 7,3 Millionen Franken in die Erneuerung, wobei sich der Kanton mit 73 Prozent, die Stadt mit 14 und die SBB mit 13 Prozent beteiligten.

Die neue Anbindung an das Bahnnetz soll nicht nur für Besucherinnen und Besucher des Verkehrshauses, sondern auch für Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Bellevue und Würzenbach von Vorteil sein. Bekommen diese doch direkte, staufreie Verbindungen ins Zentrum der Stadt Luzern und in die Zentral- und Ostschweiz. Ob die Station von täglichen Pendlern aus dem Quartier benutzt wird, muss sich noch weisen, denn sie liegt etwas vom Bus-Knotenpunkt Brüelstrasse entfernt.

Die neue Haltestelle wird seit dem Fahrplanwechsel vom

9. Dezember 2007 zweimal pro Stunde und Richtung durch den Voralpenexpress, Luzern–Romanshorn und die S3 Luzern–Brunnen bedient.

Leider sind die beiden Perons vom Wohnquartier Würzenbach und dem Bus-Knotenpunkt Brüelstrasse nur durch je eine (provisorische?) Treppe erreichbar. Auf dieser Zugangseite fehlen zurzeit Rampen oder Lifte für Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Passagiere mit Kinderwagen. Für Kanton, Stadt und SBB besteht hier noch dringender Handlungsbedarf.

Marcel Homberger



SBB-Chef Andreas Meyer und Bundesrat Samuel Schmid enthüllen die neue Haltestelle.

Bahnalltag – Reportagen aus vergangener Zeit

Der Bildband **Bahnalltag** mit Fotos von Rob Gnant und Texten von Iso Camartin und Thomas Köppel ist ein eindrückliches Werk aus der Reihe «Bahnromantik» im AS-Verlag.

Als Fotoreporter war Rob Gnant ein Vierteljahrhundert lang für Zeitungen und Zeitschriften unterwegs und unermüdlich auf der Suche nach dem Alltag, dem er in seiner klaren Bildsprache seine Geheimnisse entlockte. Zu diesem Alltag gehörte in den 1950er-Jahren noch viel selbstverständlicher als heute auch die Eisenbahn. Poetisch sind die letzten Dampfzüge der Schweiz im zürcherischen Wehntal fotografiert.

Feinfühlig ist die Reportage über die italienischen Gastarbeiter auf dem Weg in ihre Heimat; überfüllte Züge in Richtung Süden, die vollen Koffer mit Geschenken für die Familien, müde Kinder und glückliche Liebespaare. Schon vergessen ist die Zugstewar-

dess der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft: Fünf Tage ist sie Schauspielerin, zwei Tage bodennahe Stewardess in der Holzklasse; ebenso die Bahnpost, als die Post noch in voller Fahrt sortiert wurde. Einfühlsam sind die Stimmungsbilder aus den letzten Tagen des alten Bahnhofbuffets Bern. Poetisch die Weihnachten im Dienst der Bahn; das stille Stillleben im Stellwerk und schliesslich werden Erinnerungen an Kurt Frühs Film «Hinter den sieben Gleisen» wach: Im Zürcher Industriequartier kämpft sich eine Dampflok durch den aufkommenden Strassenverkehr.

Edith Dutler

ISBN 978-3-909111-44-2, 160 Seiten, CHF 88.–, zu beziehen über den Zentralvorstand.

Erfolgreicher «Tellbus»

Wie die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri mitteilt, sind bei einem dreijährigen Versuchsbetrieb die erwarteten Personenfrequenzen bei der Schnellbusverbindung Altdorf–Luzern bereits im ersten Jahr übertroffen worden. Nach anfänglich 140 Personen täglich führen die Busunternehmen heute über 250 Personen von Uri nach Luzern

und umgekehrt. Bei den Morgen- und Abendkursen werden regelmässig zwei Busse eingesetzt. Bereits im Zeitpunkt der Einführung dieses neuen Angebotes wurde die Tellbus-Linie von der Idee Suisse als innovatives, kantonsübergreifendes ÖV-Projekt mit grossem Kundennutzen mit dem «Golden Creativity Award» prämiert. **DUT**

101 Jahre Valmaggina

Im August 1907 wurde die Eisenbahnlinie zwischen Locarno und Bignasco eingeweiht, und fortan durchquerte die Valmaggina, die kleine blaue Maggiabahn, das Maggiatal und verband das bisher abgelegene Tal mit der Stadt, bis sie 1965 durch einen Busbetrieb abgelöst wurde. Das Museum des Valmaggina in Cevio hat dem 100-Jahr-Jubiläum

der Valmaggina letztes Jahr eine Ausstellung gewidmet. Angesichts ihres grossen Erfolges werde sie auch noch in diesem Jahr zu sehen sein, teilt nun die Museumsleitung mit, und zwar vom 1. April bis zum 31. Oktober. **pbs**

Museo Valmaggina, 6675 Cevio, Tel. 091 754 13 40, www.museovalmaggina.ch, ab 1. April Di bis Sa 10 bis 12/14 bis 18 Uhr, So 14 bis 18 Uhr, Mo geschlossen. Siehe auch www.valmaggina.ch

Rückschlag am Bodensee

Die Verhandlungen zur Durchführung der Internationalen Gartenbau-Ausstellung (IGA) 2017 in der Region Bodensee sind gescheitert. Die Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee bedauert dies. Die in der Plattform zusammengeschlossenen Vertreter von Pro Bahn, VCSD, VCS und VCÖ aus den drei Bodenseeländern fordern die 23 Städte und Gemeinden auf, als Alternative eine eigene trinationale Ausstellung durchzuführen. Die Vorschläge für eine Bodensee-S-Bahn (siehe InfoForum 02/06) seien auch ohne IGA 2017 aktuell, teilt die Plattform den Medien mit. Die Arbeit der vergangenen Jahre solle nicht umsonst gewesen sein. pbs

Umweltgerechte Bahn

Der Verein VUB Itingen stellt sich vor.

Der Verein für eine umweltgerechte Bahn Itingen (VUB Itingen) wurde 1991 gegründet und ist aus dem Aktionskomitee «Bahn 2000 usem Tal» (ABUT) hervorgegangen, welches im Jahr 1988 entstanden war. Gleiche Vereine bildeten sich ebenfalls in Liestal, Lausen und Sissach, welche sich als VUB-Regio aus aktuellen Ursachen zum Gedankenaustausch treffen. Die Vereine sind politisch unabhängig und konfessionell neutral.

Zwang zu diesen Gründungen war das Bahn-2000-Auflageprojekt mit einer offenen Linienführung zwischen Liestal und Sissach mit einem kurzen Wisenbergtunnel von Sissach nach Trimbach. Dieses

Projekt ist nicht nur am Widerstand der Bevölkerung im Ergolzthal gescheitert, sondern auch, weil es den gesetzlichen Vorschriften nicht genügt. Nun bemühen sich die Vereine um einen politischen Durchbruch eines neuen Juradurchstichs. Weitere Anliegen sind: **die Förderung** einer umweltgerechten Bahn zwischen Muttenz und Olten; **die Beurteilung** und gegebenenfalls Förderung weiterer Bahnprojekte (Neat); **die Koordination** sämtlicher Aktivitäten und die Zusammenarbeit mit den von Bahnprojekten betroffenen Gemeinden, deren Behörden, Einwohnern und Organisationen. VUB-Co-Präsident Emil Martin

Schweiz schießt Geld vor

Wie die Landeshauptstadt München Ende November bekannt gegeben hat, beteiligt sich die Schweiz mit 50 Millionen Euro an der Vorfinanzierung für den Ausbau der Strecke München-Lindau.

Für den Verkehr aus Deutschland in Richtung der norditalienischen Häfen und Industrieregionen Mailand und Turin sei die Neat ab 2016 eine wichtige Alternative zur Brennerquerung. Oberbayern und Schwaben benötigten daher eine leistungsfähigere Zulaufstrecke zur Neat. Die Zugreise von München nach Zürich sollte sich in 3 Stunden 15 Minuten bewältigen lassen, teilte die Landeshauptstadt mit. pbs

Spanien setzt auf Hochgeschwindigkeit

In Spanien werden die Hochgeschwindigkeitsstrecken unaufhaltsam erweitert.

Etwas unbemerkt vom übrigen Europa werden auf der Iberischen Halbinsel kontinuierlich Hochgeschwindigkeitsstrecken in Betrieb genommen. So konnten im Dezember 2007 wiederum zwei Abschnitte dem Betrieb übergeben werden.

Vom ersten Teilstück der zukünftigen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Madrid in den Norden und Nordosten von Spanien wurden 180 Kilometer in Betrieb genommen,

und zwar von Madrid-Chamartin nach Valladolid, wo eine Umspuranlage für die Weiterfahrt der Talgo- und CAF-Züge installiert wurde. Das anspruchsvollste Teilstück war die Untertunnelung des Guadarrama-Bergzuges nördlich von Madrid, durch den zwei Tunnelröhren von je 28,5 Kilometern Länge gebohrt wurden. Der Guadarrama-Tunnel ist damit der viert längste Eisenbahntunnel Europas und der längste auf der Iberischen Halbinsel.

MADRID-MALAGA

Nach der Fertigstellung des letzten Teilstückes der Hochgeschwindigkeitsstrecke Cordoba-Malaga dauert die Reise von Madrid an die Küste nach Malaga nur noch drei Stunden. Technisch anspruchsvoll

waren hier die 54 Kilometer von Antequera nach Malaga, wo sich Tunnels und Brückenbauwerke abwechseln. Die längsten Brücken sind dabei die zwei eingleisigen Brücken über den Arroyo de las Piedras mit einer Länge von 1200 Metern und einer Höhe von 94 Metern über dem Tal. Bemerkenswert ist, dass in Spanien im Gegensatz zur Schweiz bei Neubauvorhaben auch die Tunnels weitsichtig immer mit zwei Röhren geplant, erstellt und in Betrieb genommen werden.

Und es wird weiterhin in die Eisenbahn investiert. Der spanische Staat wird seine Ausgaben für den Schienenverkehr erhöhen, für 2008 sind rund 8 Milliarden Euro reserviert, davon sind 4 Milliarden Euro für den weiteren Ausbau der Spurweiten 1,668

Meter sowie 1,435 Meter vorgesehen.

1550 KILOMETER

Das spanische Hochgeschwindigkeitsnetz, kurz AVE-Netz genannt, erreichte Ende 2007 eine Gesamtlänge von 1550 Kilometern. Im 1. Quartal 2008 kommen weitere 80 Kilometer dazu; das letzte Teilstück der Magistrale Madrid-Barcelona, die Strecke von Tarragona in die katalonische Hauptstadt, wird eröffnet. Mit Hochdruck wird an den Verbindungen von Madrid nach Alicante respektive Valencia sowie von Barcelona Richtung Frankreich gearbeitet. Die erste Röhre des acht Kilometer langen Grenz-tunnels zwischen Spanien und Frankreich, der Perthus-Tunnel, wurde bereits durchschlagen. Edwin Dutler



Der spanische Talgo 350 (Entenschnebel) und der deutsche Velaro E in Tarragona.

Mit der Bahn unterwegs in Baden-Württemberg

Eine Reise mit der Hohenzollerischen Landesbahn, der Schwarzwaldbahn und der Murgtalbahn führt durch landschaftlich reizvolle Gegenden und zu Meisterleistungen der Technik.

Die bekanntesten Sehenswürdigkeiten in unserem nördlichen Nachbarland, in Baden-Württemberg, befinden sich in der Landeshauptstadt Stuttgart. Der attraktive Weihnachtsmarkt, die vielfältigen kulturellen Veranstaltungen und das im Jahre 2006 eröffnete futuristische Mercedes-Benz-Museum sind Anziehungspunkte, die immer wieder zu einem Besuch der Metropole animieren. Mit dem sehr preisgünstigen Baden-Württemberg-Ticket, einer Tageskarte, die jeweils von maximal fünf Personen gleichzeitig benützt werden kann, haben wir dieses Mal schwergewichtig drei Bahngesellschaften besucht und ihr Streckennetz abgefahren:

DIE HOHENZOLLERISCHE LANDESBAHN AG

Die Hohenzollerische Landesbahn AG (HZL) hat im ländlichen Gebiet von Baden-Württemberg flächendeckend eine S-Bahn auf dem Lande realisiert. Mit einem Investitionsvolumen von rund 100 Millionen Euro wurde ein beispielhaftes Ringzugkonzept entwickelt, das 200 Kilometer umfasst.

In Ergänzung zum gut ausgebauten Bahnnetz wurde ein Busverkehr mit optimalen Übergangsmöglichkeiten geschaffen. Für Frank von Meissner, den Geschäftsführer der HZL, ist heute das grösste Problem des Ringzuges die unerwartet hohe Nachfrage der Fahrgäste. Bereits fährt man an verschiedenen Stellen des Netzes an der Kapazitätsgrenze, Fahrplanverbesserungen und Erweiterungen sind notwendig.

Auch für den Zubringer zur besonders in der Schweiz bekannten Sauschwänzlebahn hat die HZL gesorgt, der Bahnhof Zollhaus-Blumberg ist ein Endpunkt der Ringzugstrecke. Eine Kombination HZL und Sauschwänzle-Bahn ist fahrplanmässig jetzt problemlos möglich.

SCHWARZWALDBAHN: DIE BERGBAHN

Die doppelspurig angelegte Schwarzwaldbahn zwischen Singen und Offenburg gilt als Meisterleistung der Technik. In den klimatisierten Doppelstockwagen geniessen insbesondere Touristen die Gebirgslandschaft im Oberdeck. Die Schwarzwaldbahn ist die einzige Gebirgsbahn in Deutschland und wurde seinerzeit von Robert Gerwig konstruiert, der unter anderem auch drei Jahre lang als oberster Bauleiter für die Gotthardbahn tätig war.

Die Bahn zählt zu den ersten Bergbahnen Europas, sie überwindet auf verhältnismässig kurzer Distanz einen Höhenunterschied von 700 Metern und diente deshalb als Vorbild beim Bau der Gotthardbahn. Die Bahn mit ihren Kehrtunnels gilt auch heute noch als Meisterleistung der Ingenieurkunst. Die beiden betrieblichen Endpunkte der Schwarzwaldbahn sind Kreuzlingen respektive Konstanz sowie Karlsruhe.

Es empfiehlt sich jedoch, die Reise auf der Schwarzwaldbahn doch einmal zu unterbrechen und einen Zug zu überspringen, was beim angebotenen Stundentakt problemlos möglich ist. Für Eisenbahnfans steht dabei der

Ort Hausach im Mittelpunkt. Gegenüber dem Bahnhof wurde eine originalgetreue Modelleisenbahnanlage der Originalstrecke der Schwarzwaldbahn im Massstab 1 : 87 mit 1300 Metern Geleise auf 400 Quadratmetern mit einem Höhenunterschied von 1,8 Metern erstellt. Ein Besuch dieser Anlage lohnt sich auf alle Fälle.

MURGTALBAHN: DIE MODERNE VORORTSBAHN

Als Murgtalbahn wird die durch landschaftlich reizvolle Gegenden führende Bahn zwischen Rastatt und Freudenstadt bezeichnet. Die betrieblichen Endpunkte der Bahn sind heute Karlsruhe und Eutingen im Gäu. Nach einer Sanierung und Elektrifizierung wird die Murgtalbahn heute als moderne Vorortsbahn mit Zweisystemstadtbahnwagen Karlsruher Bauart betrieben. Die Züge verkehren mindestens im Stundentakt, die Eilzüge im Zweistundentakt. Die schwierige Topografie des Murgtals erforderte zahlreiche Kunstbauten, die Reise ist deshalb recht abwechslungsreich. Der letzte Abschnitt der Murgtalbahn führt von Baiersbronn aus dem Murgtal heraus zum Kulminationspunkt der Strecke am Bahnhof Freudenstadt Stadt und fällt anschliessend zum Hauptbahnhof von Freudenstadt ab. Um diese Höhenunterschiede zu bewältigen, wurde dieser Streckenabschnitt als Steilstrecke mit einer Maximalsteigung von 5 Prozent ausgeführt.

Neben den Bahnerlebnissen kommt man in Baden-Württemberg aber auch als



Die Hohenzollerische Landesbahn AG hat eine S-Bahn auf dem Lande realisiert.



Die Schwarzwaldbahn gilt als Meisterleistung der Technik.



Die Murgtalbahn führt durch landschaftlich reizvolle Gegenden.

Naturgeniesser und vor allem Feinschmecker auf seine Kosten. Hier funkeln nämlich die meisten kulinarischen Sterne in Deutschland, aber auch bodenständige, schwäbische Küche wird angeboten und mundet vorzüglich. Edwin Dutler

Zugbegleiter wirft 300 Fahrgäste raus

Im Zug von Budapest nach Wien mussten an der Grenze Reisende den Zug verlassen, weil der Zug überfüllt war.

Der Albtraum für Fahrgäste hat sich kurz vor Weihnachten im Eurocity «Franz Liszt» zugetragen. 300 Reisende wurden in dem auch im SBB-Fernverkehrsfahrplan aufgeführten Eurocity-Zug an der österreichischen Grenze hinausgeworfen. Wie konnte dies geschehen?

Der Eurocity «Franz Liszt» fährt täglich von Budapest nach Wien, das heisst auf der zurzeit intensiv beworbenen Magistrale Budapest-Paris. Die Fahrplanlage des Zuges mit einer idealen Ankunftszeit in Wien kurz nach zehn Uhr morgens wird von Wien-Besuchern geschätzt. Auch die Anschlussverbindungen in Richtung Westen sind gut, da dieser Zug in Wien Westbahnhof ankommt. Es versteht sich deshalb, dass dieser Zug immer gut besetzt ist. Da wegen einer verfehlten Unterneh-

menspolitik rund 20 Prozent der benötigten Personenwagen schadhaft herumstehen, fehlt auch im erwähnten Eurocity «Franz Liszt» das dringend benötigte Rollmaterial, und so werden öfter nur noch Stehplätze angeboten. So auch an diesem Samstag kurz vor Weihnachten, der Zug hatte wie üblich zu wenige Personenwagen und die Leute standen dicht gedrängt. Der österreichische Zugbegleiter war nicht bereit, mit einem so überfüllten Zug weiterzufahren, und deshalb wurden an der Grenze kurzerhand 300 Reisende des Zuges verwiesen.

Der Eurocity «Franz Liszt» wird von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) als internationaler Qualitätszug vermarktet, gemäss den farbenfrohen Marketingprospekten als die Premiummarke

der ÖBB. Aber dass man auch genügend Personenwagen an einen Eurocity-Zug anhängt, davon steht in den Prospekten nichts.

Beruhigend ist, dass an der schweizerisch-österreichischen Grenze ein solches Szenario praktisch nicht vorkommen kann. Wegen dem miserablen Fahrplan sowie der mangelhaften Qualität der österreichischen Personenwagen bevorzugt die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung für Reisen nach Österreich das Auto oder das Flugzeug.

Und es bleibt uns auch erspart, mitzuerleben, wie im Eurocity Transalpin von Basel nach Wien zwischen Salzburg und Wien wegen mangelndem funktionierendem Rollmaterial massenweise Stehplätze angeboten werden müssen.

Edwin Dutler

Fragen zur Mobilität in Europa

Der europäische Fahrgastverband verabschiedet Fragenkatalog zuhanden des EU-Parlaments.

Die Mitglieder des europäischen Fahrgastverbandes (EPF, European Passengers' Federation) treffen sich in der Regel jährlich viermal, um die in den Projektgruppen erarbeiteten Konzepte für die EU-Kommissionen, das EU-Parlament, die europäischen Bahnunternehmen, für Railteam sowie für verschiedene Betriebe zu besprechen. Im Gremium sind 27 Organisationen aus 15 europäischen Ländern vertreten. An der letzten Sitzung wurde als neues Mitglied der Verkehrsclub Deutschland (VCD) aufgenommen.

Obschon die Schweiz nicht Mitglied der EU ist, arbeiten

Jürg Tschopp vom Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und der Autor als Vertretung von Pro Bahn Schweiz in den Kommissionen und den verschiedenen Arbeitsgruppen aktiv mit. Und traditionsgemäss findet auch eine der vier jährlichen Plenarsitzungen in der Schweiz statt, so wurde im Januar in Basel mit der bewährten und professionellen Organisation des VCS getagt und gearbeitet. Der Autor informierte an dieser Tagung die Delegierten über die umfassenden Verbesserungen im nationalen und internationalen Fahrplan und zeigte insbesondere das Konzept des

neuen Lötschberg-Basistunnels auf.

Die Vertreter bereinigten die Zielsetzungen des Jahres 2008 mit den 14 Arbeitsgruppen. Verabschiedet wurden zudem ein Fragenkatalog für das EU-Parlament zur Mobilität in Europa (Green Paper) sowie die Präsentationen an der UIC Hispeed Konferenz in Amsterdam, die vom 17. bis 19. März in Amsterdam stattfindet. Die diesjährige Generalversammlung des EPF mit Präsentationen zum öffentlichen Verkehr in Europa findet am 14./15. März 2008 in London statt.

Edwin Dutler

Im Internet: www.epf.eu

Firmen und Gönner

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

gs graphic-studio gmbh
network publishing



Vereinskassier gesucht

Die Sektion Espace-Mittelland von Pro Bahn sucht einen Vereinskassier, der auch regelmässig an den Kerngruppensitzungen teilnehmen kann.

pbs

Interessierte können sich beim Sektionspräsidenten melden: Aldo Hänni, Böcklinstrasse 13, 3006 Bern, Tel. 031 352 83 46, Mail: haenni.aldo@hispeed.ch

Weniger Lastwagen durch die Alpen

Leserbrief

Im InfoForum 04/07 steht in der Bildlegende auf der ersten Seite: «Noch immer durchqueren zu wenig Lastwagen die Alpen auf der Schiene...».

Das Ziel ist nicht, viele Lastwagen durch die Alpen zu transportieren, sondern die Güter auf der Schiene. Jeder Lastwagen hat ja ein grosses Eigengewicht und das transportiert man für die Katz.

Marcel Sidler

Schwarzenburgbahn: Ein Fest zum Jubiläum

Die Schwarzenburgbahn wurde 100 Jahre alt.

Die Sektion Pro Bahn Espace Mittelland nahm am einmaligen Anlass zum Jubiläum 100 Jahre Schwarzenburgbahn teil. Die Standbetreuer von ProBEM stellten während den zwei Festtagen im September 2007 in unzähligen Gesprächen den interessierten Festbesuchern Pro Bahn vor. Unter den prominentesten Standbesuchern war der scheidende BLS-Chef, Mathias Tromp. Er erkundigte sich über Aktivitäten und aktuelle Themen von Pro Bahn. Nach einem angelegten Gespräch wünschte er uns weiterhin Erfolg in der Umsetzung unserer Ziele und dankte für die erspriessliche Zusammenarbeit.

Die Absicht des Vereins Dampfbahn Bern (DBB), am 100-Jahr-Jubiläum die Dampflokomotive Nr. 51, die bereits am Eröffnungsfest vor hundert Jahren im Einsatz war, fahrtüchtig zu präsentieren, konnte nicht umgesetzt werden. Unvorhergesehene Schwierigkeiten beim Wiederaufbau wie eine Rahmendeformierung trugen

trotz Grosseinsatz des Revisionssteams zum Verzug bei. Die Aufbauarbeiten gehen unvermindert weiter, sodass in absehbarer Zeit die Lok in neuem Glanz präsentiert werden soll. Die DBB liess trotzdem einen Dampfzug mit einer Ed 3/3 Nr. 3 der ehemaligen Gürbetalbahn, die mit der Bern-Schwarzenburgbahn fusionierte, auffahren.

Die ProBEM-Standbetreuer waren von dem grossen Aufmarsch der Bevölkerung aus der Region und den vielen angereisten Bahnfans begeistert. Der Anlass war für alle Helfer ein weiteres tolles Erlebnis in ihrer Pro-Bahn-Tätigkeit.

Hans Rothen



Hans-Ulrich Zesiger und Aldo Hänni im Gespräch mit BLS-Direktor Mathias Tromp (v. l.).

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3834, 4002 Basel

OSTSCHWEIZ

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

TESSIN

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

Adriano Diolaiuti, Präsident
Rankwaldweg 14
8645 Jona T 055 212 23 70
diolaiuti@bluewin.ch

Delegiertenversammlung

Die Delegiertenversammlung von Pro Bahn wird in diesem Jahr von der Sektion Espace Mittelland organisiert und findet am Samstag, 19. April 2008 in Visp statt. Im Zug ab Bern (Abfahrt 9.07 Uhr) ist ein Wagen reserviert.

Nach der Ankunft in Visp um 10.02 Uhr beginnt die Delegiertenversammlung um 10.15 im Tagungsort Hotel Elite mit einer Begrüssung durch den Gemeindepräsidenten von Visp. Am Vormittag sind

ein Referat zum neuen Knotenpunkt Visp sowie eine Führung durch die Gemeinde vorgesehen.

Nach dem Mittagessen im Hotel Elite beginnt um 13.45 Uhr der statutarische Teil, der voraussichtlich bis 15.45 Uhr dauert. Wie immer ist aus organisatorischen Gründen eine Anmeldung notwendig (siehe Talon rechts). Es wird um schriftliche oder elektronische Anmeldung bis zum 15. März 2008 gebeten.

pbs

Pro-Bahn-DV: Anmeldetalon

Anmeldetalon für die Delegiertenversammlung (19. April 2008) von Pro Bahn Schweiz in Visp

- Ich nehme am Vormittag (Referat, Führung) teil (für alle)
- Ich nehme am Mittagessen teil (für alle)
- Ich nehme am statutarischen Teil teil (nur für Delegierte)

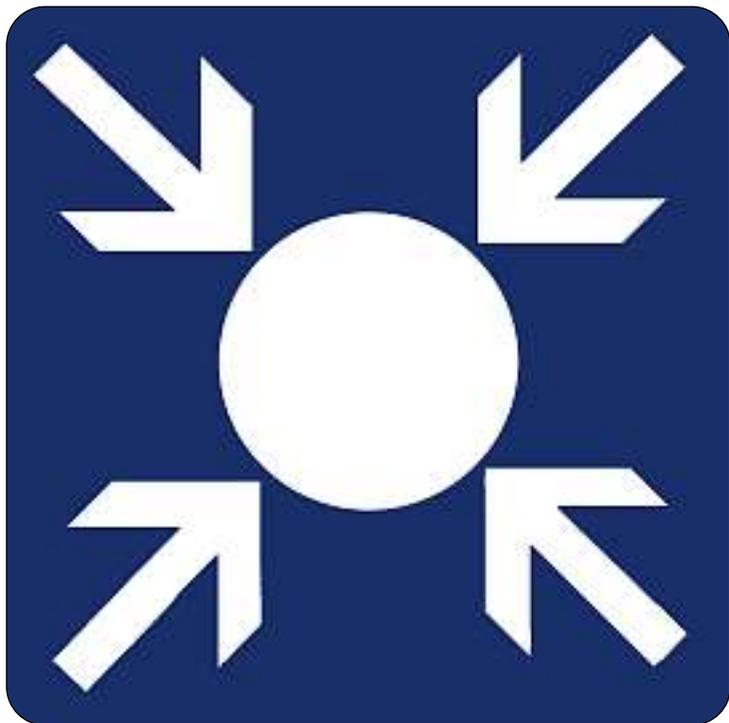
(Zutreffende Varianten ankreuzen und Talon bis 15. März einsenden an: Pro Bahn Schweiz, T. Lendenmann, Grabenstrasse 30, 8225 Siblingen, oder Mail an: t.lendenmann@swissonline.ch)

_____ Delegierte der Sektion: _____
_____ Mitglieder ohne Stimmrecht

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____



Wir bringen auf den Punkt.



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

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

Und: Die fünf Personen, die bis am 31. Dezember 2008 am meisten Mitglieder werben, erhalten **zusätzlich** eine SBB-Tageskarte (1. Klasse)!

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

- Einzelmitglied (Fr. 45.-) Partnermitglied (Fr. 25.-) Nur Abonnement
 Schüler/Studenten (Fr. 20.-) Firmen/Gönner (mind. Fr. 500.-) InfoForum (Fr. 45.-)
 Gemeinden (Fr. 200.-) Vereine/Verbände (Fr. 100.-) *(Zutreffendes ankreuzen)*

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

E-Mail: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

AZB
P.P. / Journal
3001 Bern