

Das zögerliche Comeback der Zugbegleiter

Mit einer Reihe von Massnahmen wollen die SBB in den Regionalzügen für mehr Sicherheit sorgen. Denn: Heute rächt sich, dass die Zugbegleiter vor 18 Jahren abgeschafft wurden.

Zerkratzte Scheiben, demolierte Automaten, verschmierte und aufgeschlitzte Sitzbänke – längst haben sich Zugreisende an das leidige Bild gewöhnt. Unter Pendlern erhielt die Berner S-Bahn-Linie S1 Thun–Bern–Freiburg (–Laupen) beispielsweise bereits den Übernamen «Grubenzug». In allen Teilen der Schweiz fühlen sich vor allem abends Zugbenützerinnen und Zugbenützer wenig sicher. Immer wieder sorgen Vorfälle in Zügen für Verunsicherung bei den Reisenden. Seit die SBB auf ihren Regionallinien 1985 die Zugbegleiter

abgeschafft haben, reist die Diskussion um die Sicherheit in den Zügen nicht ab.

Ende der 80er-Jahre sorgte ein Raubmord in einem Zürcher Vorortzug für eine Debatte im Nationalrat. Der damalige Verkehrsminister Adolf Ogi versicherte darauf im Parlament noch viel versprechend: «Sollten wider Erwarten weitere kriminelle Handlungen in den Zügen vorkommen, würden unverzüglich Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergriffen.» Das war einmal.

ALTE VERSPRECHEN

1994 gründeten die SBB die Bahnpolizei, die in Zügen und Bahnhöfen für Ruhe und Ordnung sorgen soll. Heute gehören die Bahnpolizisten einer gemeinsamen Tochterfirma mit der Securitas (Securitrans AG, rund 300 Beschäftigte) an. Mitte der 90er-Jahre zeigte eine Studie, dass die mit der Aufhebung der Zugbegleitung eingesparten 72 Millionen Franken längst wieder ausgegeben worden waren: für Mehrkosten wegen verminderter Sicherheit, vermehrtem Schwarzfahren und dem Imageverlust. Damals meinte Verkehrsminister Moritz Leuenberger im Nationalrat: Es sei «äusserst wichtig, den objektiven wie auch den subjektiven Sicherheitsbedürfnissen der Reisenden entgegenzukommen». Aber: Der kondukteurlose Betrieb der Regionallinien sei eine unternehmerische Notwendigkeit,



Foto: SBB

Bahnpolizisten im Einsatz: Das uniformierte Personal sorgt seit bald zehn Jahren in Zügen und Bahnhöfen für Ruhe und Ordnung.

jedes Rationalisierungspotenzial, das die SBB nicht ausschöpfen, könne einen Abbau der Verkehrsleistungen oder eine erhöhte finanzielle Leistung des Bundes bedeuten, sagte Leuenberger.

RUHE UND ORDNUNG

Doch auch die Bahnpolizisten hatten ihren Preis. Peter Schwarzenbach von der Pro-Bahn-Sektion Zürich und Kämpfer der ersten Stunde gegen den kondukteurlosen Betrieb: «Das Prinzip der SBB heisst: «Ruhe und Ordnung» statt «wir sind für die Kunden da.» Und: Das finanzielle Argument lässt der Pro-Bahn-Vertreter nicht gelten. Er ist überzeugt, dass die verpassten Einnahmen wegen Schwarzfahrern weit höher sind, als von den SBB angege-

ben. Offiziell ist jeweils von einem Anteil im untersten Prozentbereich die Rede. Doch Schwarzenbach betont, gross angelegte Kontrollen hätten gezeigt, dass in unbegleiteten Regionalzügen um 10 Prozent der Passagiere schwarzfahren, zwischen Lausanne und Genf waren es in einem Fall gar 17 Prozent. Solche Grosskontrollen gab es aber bisher in der Ostschweiz nicht. Doch die Deutschschweizer dürften wohl kaum braver als die Westschweizer sein.

SICHERHEITSOFFENSIVE

Mit einem «Sicherheitspaket» haben die SBB dieses Jahr die wohl grösste Offensive der letzten Jahre gegen Vandalismus und Gewalt im öffentlichen Verkehr lanciert. Kern
Fortsetzung Seite 2

Inhalt

Thema

Uniformen und Kameras sollen für mehr Sicherheit sorgen 1-4

Hintergrund

Güterverkehr: Verlagerung in die falsche Richtung? 5

Aktuell

Pro Bahn Schweiz erscheint mit neuem Design 3
Shuttlezug für Matterhorn-Gotthard-Bahn 7
Sicherheit im Bahntunnel 9
Nach dem Umbau der Seetalbahn kommt jetzt der «Flirt» 9

International

Zürich–München: Die Post konkurriert die Bahn 11
Deutsche Bahn: Das Debakel beim Preissystem 11

Intern

Pro Bahn Schweiz mit neuem Präsidenten 12
ZVV-Direktor Franz Kagerbauer bei Pro Bahn 13
Pro Bahn Schweiz baut neue Sektion Zentralschweiz auf 15

Kurz notiert

Rauchfreie Bistrowagen – Reka erwartet gebremstes Wachstum – Intelligente Würfel 8, 9, 15

Fortsetzung von Seite 1

davon: Die Zugbegleitung wird wieder eingeführt – wenn auch nur im Raum Zürich und lediglich am Abend. Bereits seit Anfang Jahr wird auf der S6 ab 21 Uhr eine spezialisierte Zwei-Mann-Begleitpatrouille – so genannte «Zugchefs S-Bahn» mit einem Begleiter – eingesetzt. Ab Juli werden auch die S1, die S2, die S3 sowie die S5 von den neuen Zugbegleitern betreut. Bis aber alle S-Bahn-Strecken im Raum Zürich zu später Stunde von zusätzlichem Personal begleitet sind, wird noch mindestens ein Jahr vergehen. In die Kosten von rund 14 Millionen Franken teilen sich die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

HOFFNUNG BEI KUNDEN

Wenige Monate nach dem Start zeigt man sich bei den

richtige Richtung. Doch die Problematik ist für ihn damit nicht vom Tisch. Nach wie vor werde das Thema von den SBB heruntergespielt: «Die grösste Gefahr für Kunden und Bahnpersonal ist die Anonymität», sagt er. Denn die Anonymität münde einerseits in Gleichgültigkeit oder eben Aggression. Führe dies nicht zu «humorvoller Action», dann sei es Zerstörung. Als «gut angelaufen» bezeichnet SBB-Personenverkehr-Sprecher Christian Ginsig das Zürcher Projekt. Allerdings sind die SBB mit der Rekrutierung des nötigen Personals im Hintertreffen. Nach wie vor suchen die SBB gegen 50 Personen für den Begleitdienst. Schwarzenbach von Pro Bahn ist überzeugt, dass das von der Bahn lancierte «Sicherheitspaket» nur eine «halbherzige Lösung» sei. Eigentlich müsste man nun eingestehen, dass die Abschaffung der

auch in den Zügen Personal abbauen. Das führe zwangsläufig zur Anonymität und den bekannten Folgen. Schwarzenbach: «Es geht nicht ohne Menschen.» Und weil die SBB wegen der negativen Folgen der Anonymität Gewalt und Vandalismus bekämpfen müssten, entstehe eine absurde Situation: Personelle Kapazitäten würden für «auffällige Kunden» bereitgestellt, nicht aber für «unauffällige, sich anpassende Fahrgäste».

SECHS MILLIONEN FRANKEN

Beim lancierten «Sicherheitspaket» ist davon nichts zu hören, aber die vor Jahresfrist von Bahnchef Benedikt Weibel publikumswirksam unzeichnete Charta für die Verbesserung der Sicherheit verpflichtet die SBB. Damals sagte Weibel entschieden: «Wir dulden keine Gewalt in unseren Zügen und treten dieser entschieden entgegen.»

Trotzdem nehmen die Schäden durch Vandalismus weiter zu: Alleine 2002 verzeichneten die SBB Schäden von über sechs Millionen Franken, wie Mediensprecher Roland Binz sagt. Im Jahr zuvor waren es noch etwas über fünf Millionen Franken. Doch Schwarzenbach ist überzeugt, dass die SBB mit der offiziell angegebenen Höhe der Schäden tiefstapeln. Denn in der offiziellen Summe seien Schäden nicht eingerechnet, die bei der Hauptrevision des Rollmaterials geflickt werden – beispielsweise zerkratzte Scheiben (Kosten pro Scheibe: 800 bis 1200 Franken).

Im Raum Bern fährt die S-Bahn-Betreiberin BLS Lötschbergbahn AG punkto Zugbegleitung eine andere Strategie: Nicht Bahnpolizisten marschieren durch die Züge, sondern Kleingruppen von zivi-

len Kontrolleuren – und dies während der unterschiedlichsten Tageszeiten. «Die Erfahrungen sind gut», bilanziert BLS-Sprecher Rolf Grossenbacher. Zudem sei der zivile Auf-



Überwachung per Video:
Versuch zwischen Olten und Basel.

tritt «diskreter» als uniformierte Angestellte. Polizeiähnlich uniformierte Sicherheitsleute, so Grossenbacher, würden oft erst recht für Provokationen sorgen. Denn: «Uniformen wirken autoritär.» 2002 registrierte die BLS Vandalenschäden von rund einer halben Million Franken. «Sehr beliebt» seien leider Automaten, sagt Grossenbacher. Doch auch bei der BLS denkt man über ein neues Sicherheitskonzept nach: Geprüft werde zurzeit, ob per Ende 2004 auf sämtlichen Zügen nach 20 Uhr Zugbegleiter eingesetzt werden sollen. BLS-Sprecher Grossenbacher bezeichnete diese Lösung aber primär als eine «Finanzfrage».

SOB: IMMER MIT BEGLEITER

Bemerkenswert ist allerdings, dass die Südostbahn (SOB und Bodensee-Toggenburg-Bahn, BT) während all den Jahren gar nicht erst auf Zugbegleiter verzichtete und bis heute ihre Regionalzüge fast durchgehend mit Personal versieht. Otto Hostettler



Police: Das gemeinsame Unternehmen Securitrans von Securitas und SBB beschäftigt heute rund 300 Mitarbeiter.

SBB zufrieden. Auch auf der Kundenseite schöpft man Hoffnung. Pro-Bahn-Vertreter Schwarzenbach bezeichnet die neuen Zugbegleiter als «kleinen Schritt» in die

Zugbegleiter im Regionalverkehr vor bald 20 Jahren ein Fehlentscheid gewesen sei. Aus Kundensicht sei es eine Illusion zu glauben, man könne sowohl an Bahnstationen als

Zwiespältige Treffpunktswagen

Die eingeführten Treffpunktswagen erinnern an frühere, wenig erfolgreiche Aktionen

Die auf der Zürcher S-Bahn eingeführten Treffpunktswagen bleiben vorderhand bestehen, obschon die Einschätzung über deren Nutzen mehr als zwiespältig ist. Für andere

Gebiete des schweizerischen Regionalverkehrs werden die Treffpunktswagen aber künftig kaum zum Einsatz kommen. Dies bestätigt Christian Ginsig, Mediensprecher von

SBB-Personenverkehr. Ginsig bezeichnet die begleiteten Treffpunktswagen allerdings nach wie vor als «richtige Sofortmassnahme für Abendstunden».

Pro Bahn Schweiz: Neuer Auftritt

Genau zehn Jahre nach seiner Gründung gibt sich Pro Bahn Schweiz, die Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Tramkunden, einen frischen Auftritt: Das neu gestaltete Logo ist geprägt vom eleganten Schriftzug. Vier rote Flächen symbolisieren die Bewegung des öffentlichen Verkehrs in allen Landesteilen, gleichzeitig entsteht ein Schweizer Kreuz. Das neue Corporate Design stammt vom Grafikunternehmen gs graphic-studio gmbh in Siebnen.



Die selbe Handschrift trägt auch die neu gestaltete Zeitschrift «InfoForum». Das gs graphic-studio hat die Publikation von Grund auf optisch überarbeitet. Auffälligste Änderungen sind der einheitliche Blocksatz und die neue Spaltenbreite. Pro Bahn hat sich für ein klassisches, aber zeitgemässes Layout entschieden. Übersicht und Orientierungshilfe für Leserinnen und Leser sind das A und O einer Zeitschrift. Das «InfoForum» berichtet über aktuelle Probleme des öffentlichen Verkehrs aus Sicht der Kundinnen und Kunden und hält den Finger auf wunde Punkte der Verkehrspolitik – kritisch, aber konstruktiv.

Was halten Sie vom neuen Auftritt von Pro Bahn? Schreiben Sie uns Ihre Meinung: Pro Bahn Schweiz, Postach, 8023 Zürich. Oder E-Mail: edwin.dutler@swissonline.ch.



Foto: ohs

Gleichzeitig erscheint das «InfoForum» unter anderer Leitung: Neu betreut Otto Hostettler die Publikation redaktionell. Der Journalist und Redaktor ist 35-jährig, lebt in Biel und arbeitet seit über zehn Jahren vor allem für die «Berner Zeitung» sowie als freier Journalist. Otto Hostettler löst beim «InfoForum» Christian Hilbrand ab, der die Zeitschrift seit 1999 betreute. Ihm dankt die Geschäftsleitung von Pro Bahn Schweiz für sein Engagement. **pbs**

PSYCHOLOGISCHE LÖSUNG

Indirekt liefert der SBB-Sprecher damit auch die Begründung für deren Einführung: die psychologische Beruhigung der Kunden. Die SBB reagierten mit den begleiteten Treffpunktswagen auf der S6 auf die spätabendliche Vergewaltigung in Uster vor einem Jahr. Immerhin: Die Treffpunktswagen werden «sicher beibehalten», sagt Ginsig.

Doch über den Nutzen der begleiteten Treffpunktswagen gehen die Meinungen auseinander. Peter Schwarzenbach von Pro Bahn Schweiz bezeichnet die Einrichtung kurzum als «Alibiübung». Die Treffpunktswagen seien inzwischen bereits teilweise ohne Personal im Einsatz – entgegen anfänglicher Zusicherung der SBB. Von SBB-Seite wird heute vor allem der positive Effekt auf das «subjektive Sicherheitsgefühl» hervorgehoben. Denn Erfahrungen der letzten Monate zeigen, so Ginsig, dass Kundinnen und Kunden beim Einsteigen oft den Treffpunktswagen wählen, ohne sich dessen bewusst zu sein.

Damit wird auch klar, dass der spezielle Wagen von vielen gar nicht wahrgenommen wird. Dies erinnert an einen früheren Versuch der SBB: 1994 führten sie versuchsweise (unbegleitete) Frauenwagen ein. Doch dieser zog vor allem Männer an – worauf der Versuch abgebrochen wurde. **ohs**



Foto: zsg

Editorial

Die Befürworter des öffentlichen Verkehrs müssen sich in diesem Sommer warm anziehen, es weht eine starke Bise. Zwar wurden Kreditvorlagen für den öffentlichen Verkehr ausnahmslos mit grossen Ja-Mehrheiten vom Volk bewilligt. Doch unsere Politiker setzen andere Prioritäten. Im Kanton Zürich werden Steuersenkungen beschlossen, die einem durchschnittlichen Arbeitnehmer oder Rentner die Steuerrechnung jährlich um 50 Franken reduzieren. Die gleichen Politiker wollen in Bern dem öffentlichen Verkehr Millionen kürzen und gefährden damit dringend notwendige Projektvorhaben oder schieben sie auf die lange Bank. Da aber auch die Kantone kein Geld haben, wird der Regionalverkehr leiden – die unseligen Randstundenkonzepte werden in aller Stille wieder entwickelt. Ein Blick auf die Kürzungen vom Bundesrat zeigt: Der öffentliche Verkehr wird gegenüber der Strasse einmal mehr benachteiligt. Pro Bahn wird wachsam sein, und ich versichere Ihnen: Die ÖV-Abbauer werden wir Ihnen hier vor den Wahlen im Herbst vorstellen. Wenn schon Abbau, dann transparent. Mit uns muss die Politik rechnen!

Edwin Dutler, Präsident

Video: 80 Prozent weniger Vandalismus in Genf

Im Grossraum Zürich sollen Treffpunktwagen und Zugbegleiter für Personensicherheit sorgen. In der Westschweiz heisst das Rezept gegen Vandalismus Videokameras. Andere Wege als die Überwachung der Kunden geht man in Holland.

Während im Grossraum Zürich neue Zugbegleiter für mehr Sicherheit sorgen sollen, wollen die SBB dem in der Westschweiz grassierenden Vandalismus mit Videokameras Herr werden. Ein Versuch ist für die Verantwortlichen

Vandalismus zu tolerieren.» Video, so zeige nun die Erfahrung, sei als Massnahme gegen Vandalismus das «richtige Mittel». Ein neuer Versuch, der seit März dieses Jahres auf der Regionalstrecke Olten-Basel-Delémont läuft, soll

Bahnpolizei täglich zwischen einem und drei Anrufen. Das Ziel lautet für die SBB vor allem: Abschreckung.

Für die übrige Schweiz stehen laut SBB Zugbegleiter, wie sie nun im Raum Zürich eingeführt werden, in nächster Zeit «nicht zur Diskussion». Das Problem: die Finanzierung. Die SBB betreiben die Regionalstrecken auf Bestellung der Kantone. Doch angesichts der knappen Kantonsfinanzen ist schweizweit nicht mit neuen Zugbegleitern auf Regionalzügen zu rechnen. In Zürich teilen sich die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund die Kosten (siehe Text Seite 1 und 2). Doch Ginsig meint: «Zugbegleiter dienen der Personensicherheit, sie lösen das Vandalismusproblem nicht.»

Die Videoüberwachung stösst bei Pro Bahn auf grosse Skepsis. Peter Schwarzenbach, seit Jahren mit der Sicherheit im öffentlichen Verkehr beschäftigt, warnt: «Was ist das für eine Bahn, die ihre Kunden per Video überwachen muss.» Und: «Mit Videoüberwachung entsteht keine angenehme Reiseatmosphäre.» Wie Sicherheit und Vandalismus bekämpft werden könnten, sei etwa in Holland zu sehen: Dort würden sogar in Trams Kondukteure eingeführt – mit Erfolg. Zwar müssen in Zügen und Trams Kunden ohne Billett den doppelten Fahrpreis bezahlen, aber: «Der Kondukteur ist kein Buhmann.»

Auch wenn der zweite Versuch mit Kameras noch nicht abgeschlossen ist: Die SBB gehen bereits einen Schritt weiter: Zurzeit läuft die Ausschreibung, um 50 bis

70 weitere Züge mit Videokameras auszurüsten. Zum Einsatz kommen diese Kompositionen vorwiegend in der Westschweiz, wo laut Ginsig der Vandalismus besonders stark grassiert. Ab Herbst sollen die ersten Regionalzüge zwischen Lausanne und Genf ausgerüstet sein. Später folgen die Züge der Strecke Basel-Olten-Bern-Wallis. Ab 2004/2005 werden auch Fahrzeuge ausgerüstet, die neu in Betrieb kommen (etwa die neuen Doppelstock-Triebzüge).

DATENSCHÜTZER WARNT

Bei Videoüberwachung heben allerdings auch Datenschutzbeauftragte immer wieder den Mahnfinger. Dies, weil Aufnahmen, die systematisch Gesichter von Personen erfassen und registrieren, die Grundrechte der Bürger verletzen. Problemlos taxieren Datenschutzbeauftragte hingegen Videoaufnahmen, die beispielsweise den Personenfluss in einer Unterführung überwachen.

Letztes Jahr kritisierte etwa der eidgenössische Datenschutzschützer Hanspeter Thür in seinem Tätigkeitsbericht die Situation im Hauptbahnhof Zürich. Nicht nur die Kantonspolizei, sondern auch die SBB betrieben Kameras, obschon eine ausdrückliche Rechtsgrundlage dafür nicht bestehe. Zudem fehlen im Bahnhof Zürich Hinweise auf die gegen 100 in Betrieb stehenden Kameras. Passanten sei nicht klar, ob die Kameras von den SBB, der Polizei oder Privaten betrieben würden. Ebenso unklar sei für Passanten der Zweck der Überwachung.

Otto Hostettler



Photo: SBB

Versprayed Wagen, zerkratzte Scheiben: Gegen Vandalen wollen die SBB künftig vor allem Videokameras einsetzen.

der SBB viel versprechend ausgefallen. Auf den Regionalstrecken zwischen Genf und Lausanne sowie zwischen Lausanne und Payerne wurde seit April 2001 eine Zugkomposition eingesetzt, in der jeder Wagen mit Kameras und Notknöpfen ausgerüstet war. Wurde ein Notknopf betätigt, zeichnete die Kamera Bilder auf und beim Lokführer wurde ein Monitor eingeschaltet. Laut Christian Ginsig, SBB-Sprecher Personenverkehr, gingen die Schäden durch Vandalismus während des Versuchs um rund 80 Prozent zurück. Selbst Sprayereien an den Zügen gingen im Raum Genf markant zurück – vermutlich wegen der markierten Züge.

SBB-Sprecher Ginsig: «Wir sind nicht mehr länger bereit,

nun weitere Erkenntnisse bringen.

KAMERA LÄUFT

Diesmal gibt es keine Verbindung mehr zum Lokführer, die Kameras zeichnen fortlaufend auf. Dazu ist in den Zügen die Telefonnummer 0800 117 117 (Einsatzzentrale der Bahnpolizei) ausgeschildert, um Vorkommnisse zu melden. Im Raum Zürich hat der Zürcher Verkehrsverbund die Nummer 0848 988 988 (8 Rappen pro Minute) für Kunden eingerichtet.

Geht eine Meldung über einen Vorfall ein, werden die Videoaufnahmen durch die Bahnpolizei visioniert. Ansonsten werden die Aufnahmen nach 24 Stunden gelöscht. Laut Ginsig registriert die

Güter auf die Bahn – für Umwelt und Menschen

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und der Wagenladungsverkehr ist gefährdet – obschon sich das Schweizer Volk mehrmals für eine vernünftige Verkehrspolitik ausgesprochen hat.

In den bilateralen Verträgen zwischen der Schweiz und der EU wurde dem Luftverkehrsabkommen die grössere Bedeutung beigemessen als dem Landverkehr. Fazit: Die Zulas-

zu reduzieren. Güterkunden, welche nicht mehr mit den Eisenbahnwagen direkt bedient werden, sind gezwungen, die Güter auf den Lastwagen zu verladen. Meist

Personenverkehr mehr möglich. Mit dem Wegfall des Güterverkehrs und bei mässigem Personenverkehr droht die Umstellung auf Busbetrieb.

Im Transitgüterverkehr müssen die Bahnen besonders Verluste an der Südgrenze entgegennehmen: Sei es durch eine uneffiziente Zollabfertigung oder defekte und noch nicht bestehende Infrastruktur. Das Bundesamt für Verkehr will mittels Verhandlungen eine Besserung erreichen. Mit der Osterweiterung der EU erhofft man sich auch mehr Gütertransporte auf der Ost-West-Achse. Besonders gravierend ist, dass in den Beitrittsländern im Osten die Bahninfrastruktur im Argen liegt. Obschon die EU beabsichtigt, den Bahngüterverkehr zu fördern, wird in diesen Ländern primär in Strassen investiert; Bahnlinien dagegen werden stillgelegt.

Rund 70 Millionen Franken sollen im Rahmen des Sparpakets des Bundes bei den flankierenden Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene eingespart werden. Ohne gesetzliche Auflagen und Rahmenbedingungen erfolgt keine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Die Kostenwahrheit im Verkehr stellt immer noch ein ungelöstes Problem dar.

STRASSEN BEVORZUGT

Auch der Güterverkehr ist auf genügend freie Fahrtrassen angewiesen. Nur so können die Güter mindestens gleich schnell wie auf der Strasse transportiert werden. 1994 hat das Schweizer Volk mit seinem Ja zum Alpenschutz-

Artikel Bau und Ausbau von alpenquerenden Strassen untersagt. Dies wiederum hindert den Nationalrat nicht, eine zweite Gotthardstrassenröhre in den Gegenvorschlag der «Avanti-Initiative» aufzunehmen. Doch: Wenn man die Autobahn auf der Nord-Südstrecke ausbaut, so gräbt man der Neat das Wasser ab. Der Gütertransport auf der Strasse würde klar attraktiver.

Das Ressort Güterverkehr von Pro Bahn Schweiz setzt sich mit diesen Fragen auseinander und sucht nach Lösungen mit vielen Partnern. Wir arbeiten primär an guten Rahmenbedingungen, damit sich der Bahngüterverkehr entwickeln und rentabel betreiben werden kann. Damit wollen wir unser Ziel weiterverfolgen: möglichst viele Güter auf die Bahn – zu Gunsten von Mensch und Umwelt.

Hans Schärer

Interessierte, die bei der Arbeitsgruppe Güterverkehr mitarbeiten möchten, melden sich bei: Hans Schärer, Pro Bahn Schweiz, h.schaerer@graphicstudio.ch; Tel 055 610 24 03



Foto: SBB

Für Güter die Bahn – oder doch nicht? Rund 70 Millionen Franken sollen im Sparpaket des Bundes bei den flankierenden Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene eingespart werden.

sung von Lastwagen mit 40 Tonnen Gesamtgewicht haben die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber den Strassentransporteurern massiv verschlechtert. Deshalb ist auch die rollende Landstrasse (ROLA) nicht ausgelastet, und es bilden sich Lastwagenstaus vorwiegend auf den Transitachsen.

Durch die Sparmassnahmen des Bundes sind die Bahnen gezwungen, den Wagenladungsverkehr zu rationalisieren. Hoffentlich widerfährt dem Wagenladungsverkehr nicht das gleiche Schicksal wie Cargo Domizil: umgebaut, restrukturiert und zuletzt noch verkauft. Die SBB Cargo AG prüft nämlich, die heute 690 Zustellpunkte auf deren 250

wandert dann dieser Verkehr direkt zur Strasse ab und wird nicht, wie gewünscht, beim nächsten Umschlagcenter auf die Bahn verladen. Schätzungen gehen von 10 % der Wagenladungen aus, die der Bahn damit verloren gehen.

BEDROHTE NEBELINIEN

Es ist zu befürchten, dass auf Nebenlinien auch die Infrastruktur zurückgebaut wird und Anschlussgleise nicht mehr bedient werden. Im Extremfall kann dann ein Bahnhof auf eine Haltestelle ohne Kreuzungsmöglichkeit degradiert werden. Mangels Ausweichmöglichkeiten sind oft auf solchen Strecken auch keine Fahrplanverdichtungen im



Foto: SBB

Auch der Güterverkehr braucht freie Fahrtrassen: Containerverlad in Zürich.

VisiWeb® – und Ihre Fahrgäste sind informiert...

VisiWeb® – das dynamische Fahrgast-Informationssystem revolutioniert die audiovisuelle Kommunikation für Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsbetrieben. VisiWeb® steuert und visualisiert Echtzeitinformationen, dient als Haltestellen- und Linienverlaufsanzeige und die Haltestellen sind automatisch angesagt. Die gebräuchlichsten Funktionen eines Bordrechners sind in der Steuerung gleich integriert. Der Darstellung von multimedialen Inhalten auf LCD- oder Plasmabildschirmen sind keine Grenzen gesetzt. **Rufen Sie uns an, wir zeigen Ihnen gerne, was mit VisiWeb® alles möglich ist.**

For
a better
e-world

2 Maifelden

*Gönnen Sie sich eine
Rundfahrt zum Sondernes.*

*Achtung: Wegen Baustelle wird die Haltestelle
Klosterstrasse nicht bedient!*



Matterhorn-Gotthard-Bahn: Neuer Shuttlezug

Die Matterhorn-Gotthard-Bahn hat einen ersten neuen Pendelzug in Betrieb genommen – mit Panorama- und Niederflurwagen sowie einem neuartigen Fahrgast-Informationssystem.

Der neue Shuttlezug der Matterhorn-Gotthard-Bahn (vormals BVZ Zermatt-Bahn und die Furka-Oberalp-Bahn) wurde von der Firma Stadler in Bussnang entwickelt und gebaut. Eine Formation besteht aus zwei Steuerwagen und einem Triebwagenmittelteil, der als Panoramawagen den Reisenden eine optimale Aussicht gewährt. Oberstes Ziel für die Matterhorn-Gotthard-Bahn ist die markante Verbesserung der Reisequalität auf der Kurzstrecke Täsch-Zermatt.

Beide Steuerwagen sind Niederflurfahrzeuge, die es ermöglichen, die bewährten

Gepäck- und Sportgeräterollis stufenlos zu verladen.

INFORMATION FÜR REISENDE

Mehrere Flachbildschirme und akustische Einrichtungen erlauben eine zeitgemässe, umfassende und präzise Information der Reisenden während der Fahrt. Dieses neuartige System, von der Firma Ruf Telematik (Schlieren) entwickelt, setzt punkto Fahrgastinformation neue Akzente: Auf insgesamt neun hochauflösenden LCD-Flachbildschirmen pro Zugskomposition werden in den neuen Panoramapendelzügen während der Fahrt Livebilder der Bergregion Zermatt sowie Informationen über Wetter, Pistenberichte oder Veranstaltungen angezeigt. Neu sind auch die auf den Bahnhöfen installierten Videokameras. Damit werden Bilder in Echtzeit in die Zugführerstände übermittelt. Auf dem Monitor im Führerstand können sich Zugführer ein Bild von der überwachten Perronstrecke machen. Die Bilder sollen dazu dienen, dass die Züge erst dann wieder die Fahrt aufnehmen, wenn sich kein Passagier mehr in der Gefahrenzone aufhält.

TOP-TERMINAL TÄSCH

Mit dem so genannten Top-Terminal Täsch schafft die Matterhorn-Gotthard-Bahn zusammen mit der Parkinggenossenschaft Täsch und der Gemeinde Täsch eine optimale Umsteigeplattform für die Kunden. Derzeit läuft für das Projekt das baurechtliche Plangenehmigungsverfahren.



Foto: Ruf

Wetterberichte und Pistenzustand: In den neuen Shuttlezügen der Matterhorn-Gotthard-Bahn erhalten Passagiere aktuelle Informationen auf Bildschirmen.

Der Baubeginn ist auf Frühjahr 2004 geplant und die Eröffnung im Jahre 2007 vorgesehen.

Weiter plant die Matterhorn-Gotthard-Bahn die Inbetriebnahme des neuen NEAT-Bahnhofs in Visp im Jahre 2007. Damit wird der Bahnhof Visp zu einem wichtigen Knoten für nationale Verbindungen. Eine umfangreiche Planung läuft auch in Brig. Dort sind ein Hochbahnhof ge-

plant und eine Streckenverlegung, welche 22 Bahnübergänge sowie die Spitzkehre für die Züge aus Zermatt nach dem Goms eliminieren würde. Gegenwärtig laufen ausserdem Verhandlungen zur Aufnahme der Strecke Visp-Zermatt in den Geltungsbereich des Generalabonnements. Es bleibt zu hoffen, dass für die Abgeltung eine Lösung gefunden werden kann.

Hans Schärer

3. Frühling für den TEE-Zug

Der Trans-Europ-Express (TEE) rollt wieder: Am 12. Juni 2003 startete der RAe TEE 1053 Gottardo seine dritte Karriere als Museumszug der Stiftung Historisches Erbe der SBB – in seinen ursprünglichen Farben Erdbeer/Crème. Gleichzeitig erschien über den 1961 erbauten Zug im renommierten AS-Verlag Zürich ein neuer Bildband: «TEE – Ikone der Luxuszüge». Illustriert ist das Buch mit seltenen, teilweise bisher unveröffentlichten und vor allem stimmungsvollen Fotos aus der Hochblüte des TEE. **DUT**

Foto: SBB Historik/Zellweger

Lenzerheide wieder mit dabei

Ab 1. Juni 2003 sind die Bergbahnen Lenzerheide-Rothorn und Scalottas wieder dem Halbtaxabo beigetreten. Inhaber von Halbtax- und Generalabonnements erhalten auf diesen Bahnen wieder halbe Billette.

In diesem Zusammenhang sei daraufhin gewiesen, dass die folgenden Bergbahnen im Kanton Graubünden nie aus dem Halbtaxbereich ausgetre-

ten sind: Rhäzüns-Feldis; Silvaplana-Corvatsch, Sils Maria-Prasüra, Pendelbahnen Motta Naluns (Sculof-Ftan-Sent) sowie Bernina-Diavolezza.

Die Monte Generoso Bahn, die sich hauptsächlich um Kundschaft aus der italienischen Nachbarregion bemüht, ist dagegen ab 1. Juni aus dem Halbtaxbereich ausgetreten. **gb**

Die Kunden wollen bessere Anschlüsse

Benutzer der neuen SBB-Buslinie im Glarner Unterland sind mit dem neuen Angebot zufrieden – bemängeln aber die schlechten Anschlüsse.

Eineinhalb Jahre nach Beginn des Versuchsbetriebes einer neuen Buslinie der SBB im Glarner Unterland und am Kerenerberg zeigt eine Umfrage bei der betroffenen Bevölkerung in erster Linie deren Zufriedenheit. Befragt wurden die Haushalte über die Pünktlichkeit, die Fahrgastinformation und die Sauberkeit. 97 Prozent der antwortenden Personen bezeichnen diese Punkte mit «gut» oder «sehr gut». Unzufrieden sind Kundinnen und Kunden aber über schlechte Anschlüsse an andere öffentliche Verkehrsmittel. Gut ein Viertel aller Einsendungen bezeichnete das Fahr-

planangebot vor allem an Wochenenden höchstens als «genügend». Bemängelt wird, dass der Bus Ziegelbrücke nur von Montag bis Freitag bedient. Noch zu wenig bekannt ist, dass die Busse in Bilten SBB an allen Wochentagen schlanke Anschlüsse von und nach der S2 (Richtung Zürich) vermitteln.

Der Glarner Bus ermöglicht im Glarner Unterland bisher schlecht abgedeckten Gebieten den Anschluss ans ÖV-Netz. Gleichzeitig dient die Linie zur Erschliessung des Kerenerberges. Die von den SBB betriebene Linie ist in ihrer Art ein Unikum. Sie ist kein

Ersatz für eine stillgelegte Bahnstrecke, sondern ein neues Angebot im öffentlichen Verkehr. Sie ersetzt gleichzeitig die alte Postauto- linie auf den Kerenerberg sowie die Buslinie Bilten–Niederurnen–Ziegelbrücke (BNZ), die nur von Montag bis Freitag betrieben wurde. Die Buslinie wird von den SBB in eigener Regie betrieben. Zurzeit wird geprüft, ob die neue Linie mit dem Fahrplanwechsel 2004 definitiv eingeführt werden soll. Die Frequenzen der ersten eineinhalb Betriebsjahre weisen das Bedürfnis bereits aus.

Hans Schärer

Bistrowagen rauchfrei

Der Voralpen-Express ist für Pendler und Touristen die wohl attraktivste Verbindung zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee. Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt: In jedem Zug findet sich einen Bistrowagen. Auf Grund vieler Kundenreaktionen hat die Geschäftsstelle entschieden, die Bistrowagen vollständig als Nichtraucherzone zu deklarieren. Ein Grund, wiederum eine Reise im Voralpen-Express zu geniessen. DUT

**Neu:
Mit Ihrem Halbtax
25% günstiger
nach Deutschland
und Österreich.**



SBB CFF FFS

Seetalbahn: «Flirt» im Halbstundentakt

Nach dem Umbau der Seetalbahn folgen jetzt die neuen Niederflzüge.

Der Umbau der Seetalbahn ist abgeschlossen, die Regionalbahn ist bereits seit Mitte Dezember 2002 wieder in Betrieb. Nach und nach ersetzen jetzt die neuen Niederflzüge «City Flirt» die für die Strecke eher zu schweren konventionellen Pendelzüge. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember letzten Jahres wurde auch das Angebot ausgebaut: Während der Woche wurde

auf diesen Zeitpunkt zwischen Luzern und Hochdorf der Halbstundentakt eingeführt.

BEINAHE STILLGELEGT

Der Ausbau ist nicht selbstverständlich, im Gegenteil. Heute kann man froh sein, dass die Strecke zwischen Luzern und Lenzburg überhaupt noch durchgehend befahren

wird. Lange Zeit musste man befürchten, das Herzstück zwischen Beinwil am See und Hochdorf werde stillgelegt.

Beim umfassenden Umbau der Strecke wurde zuerst die Linienführung in Emmen verlegt. Damit entfällt in Emmenbrücke nun die Spitzkehre. Allerdings umfährt die Bahn nun auch konsequent den Ortsteil Emmen, der zusammen mit den dortigen Einkaufszentren ein beachtliches Potenzial an Bahnkunden aufweist. Schade also, dass dort die Bahn «abgezogen» wurde.

UMBAU GEHT WEITER

Auch wenn die Seetalbahn längst wieder voll in Betrieb ist, fertig gebaut ist auf der Strecke noch nicht: Während der nächsten Jahre folgen verschiedenste sicherheitstechnische Modernisierungen von Barrieren- und anderen Verkehrsregelungsanlagen. Das Ziel: mehr Sicherheit auch für den Strassenverkehr. Denn die Strecke Emmenbrücke-



Seetalbahn: Die Haltestelle Emmensee vor (oben) und nach dem Umbau (unten).



Bahntunnels werden sicherer

Bahntunnels sind statistisch sicherer als offene Strecken. Der Grund liegt darin, dass sie nicht Naturgewalten wie Erdbeben, Überschwemmungen oder Lawinen ausgesetzt sind und keine Übergänge enthalten. Da die engen Platzverhältnisse Flucht und Rettung erschweren, sind die Konsequenzen von Ereignissen in Tunnels grösser.

Neue Tunnels, wie die Mitte Juni in Betrieb genommene zweite Doppelspur Zürich-Thalwil, verfügen über moderne Sicherheitsvorkehrungen. Doch viele der SBB-Tunnels stammen aus der Gründerzeit der Bahn. Die SBB hatten deshalb bereits 1998 beschlossen, mit einem Spezialprogramm insgesamt 22 längere und stark befahrene Bauwerke mit Massnahmen zur Selbstrettung nachzurüsten.

Inzwischen ist das Nachrüsten bei 15 dieser 22 Tunnels abgeschlossen. Darunter befindet sich auch der Gotthardtunnel, der ab sofort mit Handläufen, ebenen Fluchtwegen, einer Fluchtwegkennzeichnung mit Tafeln und einer Notbeleuchtung ausgerüstet ist. Damit wird im Notfall die Flucht aus dem Tunnel erleichtert. Zusätzlich wird in Airolo der 18. SBB-Lösch- und Rettungszug stationiert, der bei der Firma Windhoff in Deutschland bestellt wurde und Mitte 2004 geliefert wird. Für die Sicherheit der Reisenden in den Tunnels haben die SBB über 30 Millionen Franken investiert. DUT

Reka hilft mit 2,2 Millionen Franken

Die Reka (Schweizer Reisekasse) präsentierte an ihrer Generalversammlung erneut ein erfolgreiches Geschäftsjahr. In die Reka-Ferienhilfe, bei der Familien und Alleinerziehende von 46 000 kostenlosen oder vergünstigten Ferientagen profitierten, investierte die Reka 2,2 Millionen Franken. Zudem wurden 600 Familien zu einem Gratis-Expo.02-Tag eingeladen. Für diese Ferienhilfe setzt die Nonprofitorganisation vor allem die Erträge aus dem Reka-

Check-System ein. Der Verkauf dieser Reka-Checks stieg erneut um 8,4% auf 467 Millionen Franken, wie die Reisekasse mitteilt.

Bei total 1,33 Millionen Logiernächten in der Schweiz und im Ausland betrug die Mieterträge von Ferienwohnungen und Hotels 35,5 Mio. Fr. (+ 8,7%). Auf Grund der wirtschaftlichen und politischen Lage rechnet die Reka für das Jahr 2003 mit einem gebremsten Wachstum von 2 bis 4% (bisher rund 8%). DUT

Ausgebaut wird vor allem bei der Berner S-Bahn

Im Kanton Bern sieht das Angebotskonzept für die Jahre 2005 bis 2008 den Ausbau nachfragestarker Linien vor. Auf der Linie Bern–Langnau–Luzern soll ein stündlicher Regioexpress den heutigen Schnellzug ersetzen.

Im Kanton Bern stehen Entschiede zur Zukunft des Regionalverkehrs an: Der öffentliche Orts- und Regionalverkehr im Kanton Bern soll auf den Fahrplanwechsel Ende 2004 allerdings nicht grundlegend verändert, sondern vor allem den geänderten Anschlussbedingungen angepasst werden. Damit bleibt das Angebot der meisten Bahn- und Buslinien in den Jahren 2005 bis 2008 auf dem heutigen Niveau beibehalten. Dies sieht das Konzept des Angebotsbeschlusses 2005–2008 vor, zu dem sich jetzt interessierte Kreise äussern können. Ausgebaut werden soll in den nächsten Jahren aber das Angebot der Berner S-Bahn und einzelner Linien mit einem grossen Nachfragepotenzial.

Ausgebaut werden soll das Angebot der Berner S-Bahn auf den Linien S2, S33 und S44. Punktuelle Verbesserungen sind bei folgenden Linien mit einem grossen Nachfragepotenzial geplant:

- Vallée de Tavannes: wegen der Anschlüsse in Biel
- Biel–Täuffelen: wegen der Nachfragesituation und der Kapazitätsengpässe bei der Strasse in Nidau
- Stündlicher Regioexpress auf der Linie Bern–Langnau–Luzern: wegen Wegfall der Schnellzüge
- Interlaken–Lauterbrunnen/Grindelwald: wegen der Anschlussbedingungen in Interlaken
- Buslinien am Frienisberg: auf Grund der guten Nachfrage

• Stadt Thun: auf Grund der Gesamtverkehrsbetrachtung

UMSTELLUNGEN BAHN/BUS

Auch im Kanton Bern ist die Umstellung ganzer Strecken von Bahn auf Bus kein Tabu mehr. Bei sechs Bahnlinien hat der Kanton eine Umstellung auf Bus geprüft, wie es in einer Mitteilung heisst.

Neu soll nun auf den Fahrplanwechsel Ende 2004 die Linie Affoltern–Weier–Huttwil auf Bus umgestellt werden. Und zwischen Spiez und Reichenbach soll abends ein Bus verkehren.

LINIEN AUFGEHOBEN

Aufgehoben werden voraussichtlich drei schlecht ausgelastete Buslinien im Schwarzenburgerland (Riggisberg–Rüti, Riffenmatt–Riedacker und Plaffeien–Sangernboden). Der Kanton Bern beteuert in Bezug auf diese drei Linien, mit der betroffenen Region nach Lösungen für ein minimales Angebot zu suchen.

Ebenfalls gestrichen werden soll der Rufbus im Raum Huttwil (siehe nebenstehender Kasten). Die Wirtschaftlichkeit dieses Angebots ist gemäss Angaben des Kantons ungenügend.

MATTSTETTEN–ROHTRIST

Mit der Eröffnung der SBB-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und der Umsetzung der ersten Etappe der Bahn 2000 verändern sich Ende 2004 im ganzen Kanton Bern die Anschlussbedingungen des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs. Die sechs Re-

gionalen Verkehrskonferenzen haben die Angebotskonzepte für ihre Region überarbeitet und dargestellt, wie der öffentliche Verkehr in ihrer Region künftig aussehen sollte. Jetzt wurde das Angebotskonzept für den ganzen Kanton Bern den interessier-

ten Kreisen zu einer Fachkonsultation zugestellt. Bereits im Spätsommer soll der Regierungsrat darüber entscheiden. Definitiv über den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr im Kanton Bern befinden wird der Grosse Rat voraussichtlich im März 2004. ohs



PHOTO: BLS

Zustimmung unter Donnergrollen

Pro Bahn Espace Mittelland hat Stellung bezogen zu den Angebotskonzepten der Regionalen Verkehrskonferenzen Oberland West, Oberland Ost und Biel-Seeland-Jura. In Arbeit ist Bern-Mittelland. Bisher nicht einbezogen wurden wir bei den Regionen Emmental und Oberaargau.

Pro Bahn Espace Mittelland ist mit den in der Regel guten Konzepten einverstanden, verlangt aber in einigen Fällen namhafte Verbesserungen (Spiez–Zweisimmen, Spiez–Interlaken, Täuffelen–Ins) und weist auf Verbesserungsmöglichkeiten hin, die gratis oder für wenig Geld zu haben sind. Die einzige Umstellung Bahn/Bus Affoltern–Huttwil «fressen» wir mit einigem Donnerrollen: Ein oder zwei Zugpaare am Morgen und Abend für die Pendler müssen beibehalten werden (die moderne automatisierte Infrastruktur bleibt ja erhalten).

Wichtig ist für Pro Bahn Schweiz auch die konsequente Einhaltung des Taktfahrplanes. Das verlangt nicht nur Anstrengungen von den Verkehrsunternehmungen, sondern auch Flexibilität von Arbeitgebern, Schulen und anderen Institutionen, die ihre Zeiten auf den 12. Dezember 2004 dem neuen Fahrplan anpassen müssen (und nicht umgekehrt – obwohl der Kunde König sein sollte). Nur so können die Transportketten beziehungsweise die Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs durchgehend gewährleistet werden. fr

Zürich–München: Positive Signale für die Bahn

Die Strecke Zürich–München wäre für die Eisenbahn eigentlich in drei bis maximal dreieinhalb Stunden zu schaffen, doch der schlechte Zustand der Strecke auf deutschem Gebiet hat solche realistische Annahmen bisher verunmöglicht.

Nun bewegt sich endlich etwas. Die Strecke Lindau–München wird für den Einsatz von Neigetechnikzügen ausgebaut. Ab 2007 könnte mit Dieselseigezügen im Zweistundentakt die Strecke in rund drei Stunden zurückgelegt werden. Nach dem Desaster der Deutschen Bahn (DB) mit der Baureihe 605 kann man sich jedoch fragen, welche Dieselseigezüge eingesetzt werden sollen. Denn die DB hat bekannterweise beschlossen, keine weiteren Neigezüge mehr zu beschaffen.

Die Lösung des Problems liefert wieder einmal die Schweiz. Gemäss einer Pressemitteilung des Bayerischen Staatsministeriums hat der Verkehrsminister Otto Wiesheu den Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe erneut aufgefordert, das Mitfinanzierungsangebot der Schweiz für die Elektrifizierung der Strecke Lindau–Geltendorf anzunehmen. Wiesheu beton-

te, dass es gewichtige Argumente für die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau dieser Strecke gebe, die vom Bund verkannt würden. Es sei nur natürlich, dass sich die Schweiz davon einen eigenen Vorteil versprache, wenn die Strecke Zürich–Lindau–München durchgehend von elektrischen Fahrzeugen bedient werden könnte.

Diese Worte vom Verkehrsminister von Bayern sind bemerkenswert, da bisher insbesondere der Freistaat Bayern an der Bahnlinie Lindau–München praktisch kein Interesse zeigte. Und die Scheu von Bundesverkehrsminister Stolpe vor der finanziellen Beteiligung der Schweiz liegt darin, dass er befürchtet, beim Brenner-Ausbau (Brenner-Basistunnel) ebenfalls einen substanziellen Beitrag an die Baukosten leisten zu müssen.

Aber es scheint, dass die unermüdlichen Bemühungen der SBB um eine Aufwertung

der Linie Zürich–München mittelfristig doch belohnt würden. Mit elektrischen Neigezügen könnte nach der Elektrifizierung Lindau–Geltendorf auch auf der Strecke Zürich–München–Wien ein sehr attraktiver Fahrplan realisiert werden.

Aber kurzfristig werden verschiedene Anbieter versuchen, ein Stück vom Angebotskuchen zu ergattern (siehe Artikel «Die gelbe Post fährt ins Blaue»). Pro Bahn Schweiz erachtet eine Konkurrenzierung durch verschiedene Verkehrsträger nicht als sinnvoll. Ähnliche Projekte



Foto: DB AG/München

Per Bahn oder per Bus? Eingangshalle des Bahnhofs München.

haben zum Beispiel in Schweden Schiffbruch erlitten. Aber vielleicht müssen wir in der Schweiz alle Fehler der anderen zuerst wiederholen.

Edwin Dutler

Die gelbe Post fährt ins Blaue

Die Post baut ihre Dienstleistungen im Ausland aus. In Zusammenarbeit mit einem privaten Carhalter werden seit Anfang Mai neu fahrplanmässige Direktverbindungen der Zürich–München auf der Strasse angeboten, wie die «Neue Zürcher Zeitung» berichtet. Obschon dank TEE Rail Alliance der Fahrpreis Zürich–München für GA- und Halbtaxabonnenten sehr günstig ist, wird er durch den Carhalter noch leicht unterboten. Im Einsatz stehen aber keine gelben Postautos, sondern private Autobusse. Wäh-

rend der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn die Eisenbahnverbindung Lindau–München jahrelang vernachlässigt und zuletzt noch zurückgebaut hatten, wurde die Autobahn ausgebaut (siehe Text oben). Jetzt erreicht der Bus München im besten Fall nach 4 Stunden und 5 Minuten, während die Bahn im besten Fall 4 Stunden, 13 Minuten benötigt. Die Bewilligung für diese private Busverbindung wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilt – gemäss «NZZ» gegen den Willen des Kantons und der SBB. DUT

Deutsche Bahn verbessert ihr Preissystem

Wenige Monate nach der Einführung muss die Deutsche Bahn ihr neues Preissystem verbessern – endlich. Das am 15. Dezember 2002 mit grossem Pomp eingeführte Preissystem musste die Deutsche Bahn nach dramatischen Umsatzeinbrüchen verbessern. So ist die so genannte Stornogebühr für Plan- und Spar-Fahrkarten inzwischen von 45 auf 15 Euro gesenkt worden. Auch die Fahrtunterbrechung ist erleichtert worden. Die Geltungsdauer von Fahrscheinen bleibt aber im nationalen Fernverkehr bei zwei Tagen (zuvor vier).

Zwar hatte unsere Schwesterorganisation Pro Bahn Deutschland schon bei der Einführung des Preissystems auf Mängel und Ungereimtheiten hingewiesen, doch die Deutsche Bahn blieb lange absolut stur. Jeder Verbesserungsvorschlag wurde kompromisslos abgelehnt. Als Höhepunkte verklagte die Deutsche Bahn den Vorsitzenden der Fahrgastorganisation Pro Bahn Deutschland auch noch beim Gericht. Doch die Sturheit zahlte sich nicht aus. Schliesslich haben die zwei verantwortlichen Vorstandsmitglieder sowie die verantwortliche Projektleiterin die Deutsche Bahn verlassen. Und Bahnchef Hartmut Mehdorn kündigte bei der Bilanzpressekonferenz eine vollständige Überprüfung aller Elemente des neuen Preissystems an. Die Verbesserungen des Preissystems haben auch Auswirkungen auf die in der Schweiz ausgestellten Fahrausweise «Plan + Spar» für Deutschland. DUT

Weitere Infos: www.bahn.de; www.pro-bahn.de

Pro Bahn Schweiz wählt neuen Präsidenten

Edwin Dutler ist neuer Präsident von Pro Bahn Schweiz. Der bisherige Vizepräsident ersetzt Thomas Lendenmann, der das Amt nach zehnjähriger Aufbauarbeit weitergibt.

An der Spitze von Pro Bahn Schweiz kommt es zu einem Wechsel: Thomas Lendenmann (Sibilingen), der vor zehn Jahren als Initiator zur Gründung des Vereins Pro Bahn beigetragen hatte, gibt sein Amt ab. Mehrere Dutzend Delegierte aus verschiedenen Sektionen wählten an ihrer Delegiertenversammlung im glarnerischen Braun-

die Kantone wegen ihrer knappen Finanzen beim Regionalverkehr sparen könnten. Das System des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz dürfe aber nicht auf Grund kurzfristiger Finanzknappheit zerstört werden. Dutler: «Der öffentliche Verkehr in der Schweiz muss auch in Zukunft als absolut entscheidende volkswirtschaftliche Stütze

zu knapp sei, um ein solches Begehren zu lancieren. Damit ist das Begehren, das vereinsintern zur Diskussion gestellt wurde, vorläufig vom Tisch.

WAHLEN UND FINANZEN

Die Delegiertenversammlung wählte ausserdem Hans Schärer (Präsident Sektion Ostschweiz), René Dürig (Sektion Zürich) und Silvio Tedaldi (Sektion Bern) einstimmig in die Geschäftsleitung. Nicht mehr wiedergewählt wurde Urs Rügger.

Die Finanzlage von Pro Bahn Schweiz ist stabil: Unter anderem dank erfreulichen Spenden resultierte in der

Jahresrechnung 2002 bei Ausgaben von rund 44 000 Franken ein Mehrertrag. Dieser ist aber auch darauf zurückzuführen, dass nur drei statt

«Der öffentliche Verkehr in der Schweiz muss auch in Zukunft als absolut entscheidende volkswirtschaftliche Stütze wahrgenommen werden.»

fünf Ausgaben des «InfoForum» erschienen sind. Das ausgeglichene Budget 2003 sieht Einnahmen und Ausgaben von rund 55 000 Franken vor. Rechnung und Budget wurden von den Delegierten mit grossem Mehr genehmigt. ohs



Foto: Bernhard Ledermann

Amtsübergabe nach zehn Jahren: Der bisherige Präsident Thomas Lendenmann (links) mit seinem Nachfolger Edwin Dutler.

wald den bisherigen Vizepräsidenten Edwin Dutler (Dietikon) zum neuen Präsidenten. Lendenmann verbleibt im Vorstand und übernimmt im Gegenzug das Amt des Vizepräsidenten.

In seiner Antrittsrede betonte der neue Pro-Bahn-Präsident, dass er am bisherigen Kurs festhalten wolle. Er zeigte sich ausserdem besorgt über die schwierige Finanzlage der öffentlichen Hand und die Folgen für den öffentlichen Verkehr: «Ich mache mir in einigen Kantonen grosse Sorgen um die finanziellen Abgeltungen für den Regionalverkehr», sagte der neue Präsident. Er befürchte, dass

wahrgenommen werden.» Der neue Präsident bekräftigte, dass sich Pro Bahn auch in Zukunft vehement für den Regionalverkehr einsetze.

Mit grossem Mehr entschied die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz zudem, keine Initiative zu lancieren, die am Lötschbergtunnel nach Fertigstellung der heutigen Neat-Bauphasen einen sofortigen Weiterausbau fordern würde.

Der Vorstand beantragte der Versammlung, den Vorschlag abzulehnen, und argumentierte, dass kein anderer kontaktierter Verband Interesse an einer Mitarbeit gezeigt habe und auch die Zeit

Mit dem «Glarner Sprinter» rückt Zürich näher

Im Vorfeld der Delegiertenversammlung in Braunwald beabsichtigen die Mitglieder von Pro Bahn Schweiz die Güterumschlaganlagen in Linthal sowie unter der Führung von Direktor Kaspar Woker die technischen Anlagen bei der Bergstation der Braunwaldbahn. Zudem liessen sich die Pro-Bahn-Delegierten vom Glarner Regierungsrat Pankraz Freitag über die Situation im öffentlichen Verkehr im Glarnerland informieren. Freitag bezeichnete dabei die Bahnlinie Ziegelbrücke–Linthal als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Die Strecke wird pro Woche durchschnittlich von rund 23 000 Reisenden benutzt und erwirtschaftet einen im Vergleich mit ähnlich gelagerten Regionallinien respektablen Kostendeckungsgrad von 42 Prozent. Regierungsrat Freitag strich aber auch die Bedeutung des Projekts «Glarner Sprinter» hervor. Die alle zwei Stunden geplante direkte Schnellverbindung soll die Schwander in 66 Minuten und die Glarner in 56 Minuten nach Zürich befördern. In der umgekehrten Richtung werden an Wochenenden attraktive Direktverbindungen Touristen nach Linthal bringen – in nur 76 Minuten. Vorgesehen ist für den «Glarner Sprinter» mittelfristig komfortables, klimatisiertes Rollmaterial. Bereits im Frühsommer soll der Glarner Landrat über die Finanzierung entscheiden. Die Einführung der attraktiven neuen Verbindungen in die Zürcher Metropole soll Ende 2004 umgesetzt werden – allerdings zunächst ohne neues Rollmaterial. ohs

Viele Reisende fühlen sich abends verunsichert

ZVV-Direktor Franz Kagerbauer an der Mitgliederversammlung der Pro-Bahn-Sektion Zürich

Für viele Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs im Raum Zürich ist die Sicherheit ein ernsthaftes Problem. In seinem Referat



Sorgt sich um die Sicherheit: ZVV-Direktor Franz Kagerbauer.

vor der Mitgliederversammlung der Sektion Zürich von Pro Bahn erklärte Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), dass sich abends ab 20 Uhr gemäss einer Umfrage etwa die Hälfte der Reisenden nicht mehr sicher fühlten. Auch die Buschauffeure und Buschauffeurinnen, Zugbegleiterinnen und -begleiter gehören dazu. Die Sicherheit müsse verbessert werden. Darum hat der ZVV Sofortmassnahmen ergriffen: Zum einen wurde ein Treffpunktwagen eingeführt, zum anderen sollen Züge am Abend von Doppelpatrouillen begleitet werden. Eine Person in der Leitung des ZVV nimmt

sich vollamtlich dieses Problems an. In kurzen Intervallen sollen neue Massnahmen geprüft werden.

AUFSICHT KANN KONTRAPRODUKTIV SEIN

Die Sauberkeit in den Fahrzeugen und Anlagen läuft parallel zur Sicherheit. Allerdings wurde laut Kagerbauer festgestellt, dass eine zu starke Häufung der Aufsicht kontraproduktiv sei und Trotzreaktionen hervorrufen könne. Die Zugbegleitenden sollen nicht nur Kontroll-, sondern auch Auskunftspersonen sein, forderte der ZVV-Direktor. Kagerbauer versicherte

vor der Pro-Bahn-Versammlung, dass für den neuen Zugbegleitungsdienst genügend gute Anmeldungen eingegangen seien.

Die Kosten für die Instandstellung der beschädigten Fahrzeuge und Anlagen werden bei den ZVV auf jährlich 7 Millionen Franken geschätzt, ohne die regulären Revisionen einzurechnen. Die Ertragsausfälle durch Schwarzfahren dürften in derselben Grössenordnung liegen. Umgekehrt kommen systematische Begleitung und vermehrte Kontrolle tagsüber etwa auf die gleiche Summen. Gewinner oder Verlierer sind die

Fortsetzung Seite 14

Do you check it?

*Hotel, Restaurant,
Reisebüro...*

**mit Reka-Checks
wirds günstiger!**



reka:

3001 Bern 031 329 86 33 www.reka.ch

Fortsetzung von Seite 13

SBB, denn der Zürcher Verkehrsverbund entrichtet jährlich eine zum Voraus bestimmte Summe an das Defizit der SBB.

ERMUTIGENDE ZEICHEN

Für Sanktionen bei strafbaren Handlungen ist die Gerichtsbarkeit zuständig. ZVV und SBB können nur Antrag stellen, wie Kagerbauer an der Pro-Bahn-Versammlung weiter ausführte. Das Meldewesen müsse aber noch verbessert werden, meinte er. Das Bussenwesen soll beibehalten werden, weil beim Billettlösen im Zug zu viele

«Graufahrer» von dessen Aufhebung profitieren würden, wie er sagte. Die Erfahrungen bei THURBO und SOB mit regelmässiger Begleitung und Kontrolle seien ermutigend, berichtete der ZVV-Chef. Ausserdem sollen die Tarifprobleme mit Randzonen des ZVV bald gelöst werden. Fahrausweise, die über die Kantongrenze hinaus gelten, seien ein vordringliches Problem (zB. das Gebiet Schaffhausen).

Als gutes Beispiel nannte Kagerbauer in seinem Vortrag Rapperswil (SG) und Reichenbach (SZ), wo ZVV-Billette von Anfang an gültig sind. Auch die anderen Nachbarkantone

sollten bereit sein, sich an den Kosten zu beteiligen.

Als Zukunftsvision sieht der ZVV den Viertelstunden-takt bei den Zufahrtslinien nach Zürich aus der Agglomeration: Die schnellen S-Bahn-Züge sammeln in grösseren Distanzen die Passagiere, um dann als Eilzüge die Hauptstadt zu erreichen. Direktverbindungen zwischen grossen Wohn- und Industriegebieten sind erforderlich.

FORDERUNGEN

Bei der Bestellung des neuen Rollmaterials für die S-Bahn Zürich hat der ZVV ein Mitspracherecht. Die Forderungen des Verkehrsverbundes für die Zukunft lauten: schneller Fahrgastwechsel, klimatisierte Fahrzeuge, gleiche Sitzzahl pro Länge wie heute, betriebskompatibel mit heutigen Doppelstöckern, behindertenfreundliche Tiefeinstiege, behindertenfreundliche Toiletten im Untergeschoss, grösstmögliche Transparenz, optische und akustische Fahrgastinformation, 100% Nichtraucher. Die Infrastrukturausbauten sind laut Kagerbauer im Rückstand, sowohl was die dritte Ausbautetappe im Zürcher Verkehrsverbund betrifft wie auch das Projekt Bahn 2000/2, in welchem die Linien zwischen Oerlikon und Winterthur enthalten sind.

Das Gespräch wickelte sich in gegenseitiger Offenheit ab, wobei Lob und Kritik gleichermaßen anerkannt wurden. Der Dank für das gute Gelingen der Veranstaltung galt allen: dem Referenten, dem Moderator, Pro-Bahn-Schweiz-Mitglied Peter Schwarzenbach sowie allen Gesprächsteilnehmerinnen, -teilnehmern sowie den Zuhörerinnen und Zuhörern.

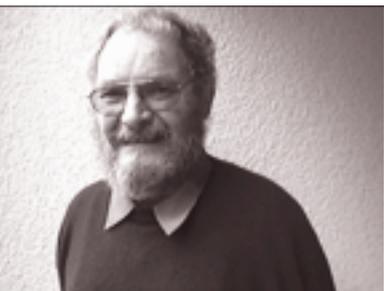
Kurt Senn, Christof Pfeiffer

Sektion Zürich: Neuer Präsident

An der Mitgliederversammlung der Sektion Zürich orientierte «Nochpräsident» Edwin Dutler ausser über die Schwierigkeiten bei der Herausgabe des «InfoForums» auch über die finanzielle Situation. Die Rechnungsabnahme 2002 und die Genehmigung des Budgets 2003 verliefen ohne Einwände aus dem Kreis der Mit-

nicht mehr zur Verfügung. Er wird aber weiterhin im Vorstand mitwirken. Zum neuen Präsidenten wählte die Versammlung einstimmig Christof Pfeiffer. Damit kann er sein bisheriges Mandat als Kassier nicht mehr weiterführen. Mit Annemarie Pfeiffer steht jedoch die bisherige «SchattenkassiererIn» als Verantwortliche für die Finanzen der Pro-Bahn-Sektion zur Verfügung. Auch sie wurde einstimmig bestätigt. Die übrigen Mitglieder des Vorstandes, Kurt Senn (Aktuar) sowie Jens Bornand, Max Burkhard, Régis Maget und Peter Schwarzenbach – alle vorläufig noch ohne Funktionszuteilung –, wurden ebenfalls ohne Gegenstimme gewählt.

Anschliessend gab Edwin Dutler eine kurze Vorschau auf kommende Aktivitäten: einen Ausflug zur Hohenzollern-Bahn und die Feier zum 30. Jubiläum des Rangierbahnhofs Limmattal, wo wir von PBS mit einem Stand vertreten sein werden. *chp*



Christof Pfeiffer, neuer Präsident der Pro-Bahn-Sektion Zürich.

glieder. Da der bisherige Sektionspräsident Edwin Dutler als Nachfolger von Thomas Lendenmann das Präsidium des Dachverbandes Pro Bahn Schweiz übernommen hat, stand er für die Sektion Zürich

Sektion wird reaktiviert

Die Geschäftsleitung von Pro Bahn Schweiz will sicherstellen, dass die Anliegen von Mitgliedern in der Nordwestschweiz auch künftig bearbeitet werden können. Partner von Transportunternehmungen, Behörden und Verwaltungen sollen wieder direkt mit Vertretern aus der Region angesprochen werden können. Die Sektion Nordwestschweiz umfasst die Kantone Basel Stadt, Baselland, Aargau sowie Teile des Kantons Solothurn. Geplant ist noch dieses Jahr, eine Mitgliederversammlung einzuberufen. Primär geht es darum, einen Vorstand und Revisoren einzusetzen. Wenn Sie mithelfen möchten, die Sektion Nordwestschweiz aufzubauen und im Vorstand mitzuwirken, dann freuen wir uns auf Ihr Mail oder Ihren Anruf. *hs*

Weitere Informationen:

Hans Schärer, Pro Bahn Schweiz,
h.schaerer@graphic-studio.ch;
Tel. 055 610 24 03;

ARBEITSGRUPPE SUCHT INTERESSIERTE

Dienstleistungen sind ein wichtiges Anliegen von Pro Bahn Schweiz. Deshalb soll die Arbeitsgruppe Dienstleistungen wieder reaktiviert werden. Pro Bahn sucht nun Mitglieder, die bereit sind, sich für die Verbesserung der Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr einzusetzen. *gb*

Weitere Informationen:

Gerhard Bohli, Pro Bahn Schweiz,
g.bohli@freesurf.ch;
Tel. 01 825 42 09

Pro Bahn plant neue Sektion Zentralschweiz

Um die Anliegen der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs besser vertreten zu können, bereitet Pro Bahn Schweiz die Gründung einer neuen Sektion vor.



Tor zur Innerschweiz: Das renovierte Portal des alten Bahnhofes Luzern.

Der öffentliche Verkehr, vor allem die Eisenbahn, befindet sich in der Zentralschweiz seit längerem im Umbruch. Mit dem Umbau der Seetalbahn wurde ein Projekt bereits realisiert, weitere sind im Bau oder in Planung. Für den Kunden bringt das viel Gutes: dichtere Fahrpläne, neues Rollmaterial oder auch übersichtlichere Bahnhöfe. Doch mit den Streckenumbauten werden auch etliche Bahnhöfe geschlossen. Oft werden damit die Kunden mehr oder weniger sich selber überlassen. Dies wirkt sich vor allem bei Betriebsstörungen verheerend aus. Bestes Beispiel dafür ist die «signallose» Strecke Luzern–Olten. In Zukunft muss auch den Problemen mit Randalierern vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Ebenso muss nach Lösungen gesucht wer-

den, wie die Verkehrsengpässe in Luzern gelöst werden sollen, zum Beispiel auf der Achse nach Kriens.

PRO BAHN: KRITISCHE BEGLEITUNG

Seit einiger Zeit laufen die Vorbereitungen für die Gründung dieser neuen Sektion von Pro Bahn. Damit kann das letzte «Sektionsloch» in der deutschen Schweiz «gestopft» werden. Pro Bahn setzt sich zum Ziel, die Veränderungen im öffentlichen Verkehr kritisch zu beobachten. Die Vereinigung meldet sich immer wieder zu Wort, wenn an den Kunden vorbeigeplant wird. Pro Bahn ist das Bindeglied zwischen der Bevölkerung, den Kantonen und den Verkehrsunternehmungen.

Um dieses ehrgeizige Projekt einer neuen Sektion umsetzen zu können, benötigen wir Unterstützung. Gefragt sind Interessierte, die sich aktiv für den öffentlichen Verkehr in der Zentralschweiz einsetzen wollen und bereit sind, in der zukünftigen Sektion mitzuarbeiten. Ebenso suchen wir zukünftige Mit-schaffende für den neu zu besetzenden Vorstand.

GESUCHT: INTERESSIERTE

Wenn Sie in der Zentralschweiz heimisch sind, sich ebenfalls für einen guten öffentlichen Verkehr einsetzen möchten und bereit sind, etwas Zeit dafür zu investieren, dann melden Sie sich bei Pro Bahn.

René Dürig

Weitere Informationen:
René Dürig, Pro Bahn Schweiz,
rene.duerig@swissonline.ch;
Tel. 01 771 10 34;



Foto: Precamation

Intelligente Würfel

Biel hat als erste Stadt überhaupt auf ihrem ganzen Netz das Informationssystem «iqube» in Betrieb genommen. Die intelligenten Würfel zeigen Busbenutzerinnen und -benutzern die verbleibende Wartezeit bis zur Abfahrt des nächsten Buses. Im Gegensatz zu herkömmlichen Systemen bilden sie nicht den Fahrplan ab, sondern zeigen die effektiven Wartezeiten. Staus oder Verkehrsbehinderungen werden ständig in die verbleibende Wartezeit eingerechnet. In verschiedenen europäischen Städten läuft «iqube» derzeit als Versuch. ohs

NEUE PUBLIKATIONEN DES VÖV

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hat drei neue Broschüren aufgelegt, welche Wissenswertes über die Eisenbahnen der Schweiz beinhalten. «Dampf 2003» ist eine Sammlung von Daten und Adressen der Dampfzüge und Dampfschiffe in der Schweiz. «Öffentlicher Verkehr Schweiz» geht der Frage nach, was den öffentlichen Verkehr der Schweiz auszeichnet. In «Erlebnisland Schweiz» werden Reisen mit Bahn, Bus und Schiff vorgestellt. dut

Weitere Informationen:
www.voev.ch oder: Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, 3000 Bern. Broschüren können bei den Sektionen von Pro Bahn bezogen werden.

Ostschweiz: Ein engagiertes 2002

Die Sektion Ostschweiz von Pro Bahn hat 2002 wiederum bei verschiedensten Projekten des öffentlichen Verkehrs mitgearbeitet, sich an Vernehmlassungen beteiligt oder auf Eigeninitiative Ideen eingebracht. So hatte die Sektion beispielsweise beim Bahnhof Lichtensteig den Bau einer Passerelle vorgeschlagen, damit ein Quartier wesentlich besser hätte erschlossen werden können. Die SBB beurteilten das Projekt positiv und hatten technisch keine Einwände. Allerdings verwiesen sie bei der Finanzierung auf die Gemeinde, die die geschätzten Kosten von rund 100 000 Franken nicht übernehmen wollte, wie es im Jahresbericht der Sektion heisst.

2003 will die Ostschweizer Sektion unter anderem wieder vermehrt Mitgliederwerbung betreiben. Allerdings ist dies nicht immer einfach. Post und SBB etwa erlauben es Pro Bahn nicht, bei ihren Bahnhöfen und Postämtern entsprechende Prospekte aufzulegen. Zuvorkommender zeigen sich dagegen im Ostschweizer Sektionsgebiet einige Verkehrsbüros und private Verkaufsstellen. Fazit: Mund-zu-Mund-Propaganda ist immer noch am effektivsten.

Die Sektion Ostschweiz hat ausserdem intern neu strukturiert: Die Generalversammlung wählte mit Hans Schärer einen neuen Präsidenten. Neuer Vizepräsident wird Thomas Fisch. ohs

Sponsoren und Gönner

Pro Bahn Schweiz hat auch Firmenmitglieder. Sie bezahlen einen Gönnerbeitrag (mindestens 500 Franken), weil sie die Arbeit von Pro Bahn Schweiz schätzen.

Übrigens: Pro-Bahn-Mitglieder, die ein neues Firmenmitglied werben, erhalten 20 Prozent des ersten bezahlten Jahresbeitrags.

Neben diesen Gönnern und Sponsoren sind auch mehrere Gemeinden bei Pro Bahn Schweiz Mitglied:

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



Kontakte

GESCHÄFTSLEITUNG

Edwin Dutler, Präsident

Staffelakerstr. 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 052 610 24 03
h.schaerer@graphic-studio.ch

ESPACE MITTELLAND

Hans Schärer, Präsident a. i.

ZÜRICH

Christof Pfeiffer, Präsident

Heiligbergstrasse 14
8450 Andelfingen T 052 317 17 84
pfiff@swissonline.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Hans Schärer, Sektion Ostschweiz

TESSIN

Giovanni Ruggia

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

Verschenken Sie ein «InfoForum»!

Kennen Sie Kundinnen oder Kunden des öffentlichen Verkehrs, die sich für mehr interessieren als nur dafür, ob der Zug oder der Bus pünktlich fährt? Schenken Sie dieser Person die neue Ausgabe des «InfoForums».

Name:

Vorname:

Adresse:

PIZ/Ort:

- wünscht ein Probeexemplar des «InfoForums», der Zeitschrift von Pro Bahn Schweiz.
- möchte gerne Mitglied von Pro Bahn werden und wünscht entsprechendes Informationsmaterial.

Zutreffendes bitte ankreuzen

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

AZB
P.P. / Journal
3001 Bern

Impressum

HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz
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), René Dürig (rdü), Christof Pfeiffer (chp), Gerhard Bohli (gb), Hans Schärer (HS)

KORREKTORAT

aaa-zzz GmbH, Langenthal

INSERATE/DRUCK

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

GRAFISCHES KONZEPT

gs graphic-studio, 8854 Siebnen

AUFLAGE

2500 Ex.; 3-5 x jährlich

Pro Bahn Schweiz ist Mitglied beim Europäischen Fahrgastverband (EPF) und beim Europäischen Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs (AEDTF).