

## Das Angebot der SBB für das Jahr 2030

Im Bahnangebot der Zukunft fehlen die grossen Würfe, denn es stehen weniger Mittel zur Verfügung als geplant. Investitionen wie Wisenberg oder Heitersberg sind aus dem Programm für die nächsten 25 Jahre gestrichen.

Man spricht nicht mehr von der «zweiten Etappe Bahn 2000», man spricht jetzt von der «zukünftigen Entwicklung Bahnprojekte», kurz ZEB. Darunter fallen alle künftigen Projekte, die aus dem Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bezahlt werden. In diesem stehen dafür noch knapp sieben Milliarden Franken zur Verfügung. Je nach Kostenentwicklung der Neat vielleicht auch weniger. Deshalb haben die SBB ein Kernangebot von rund 4,7 Milliarden Franken zusammengestellt, in das sie investieren wollen, und einen

Kostenrahmen von 1,5 Milliarden für allfällige Erweiterungsoptionen gesteckt.

### BESSERE ANSCHLÜSSE

Dieses Kernangebot, wie es von den SBB im April vorgestellt wurde, setzt auf kürzere Fahrtzeiten zwischen Ost- und Westschweiz um 30 Minuten. Durch Reisezeitverkürzungen auf den Strecken Lausanne-Bern, Biel-Zürich und Zürich-St.Gallen entstehen neue Vollknoten in Lausanne, Biel und St.Gallen mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten um die volle und halbe Stunde. Daneben entstehen neue Knoten in Visp und in Interlaken Ost. Verbessert werden auch die Anschlüsse in Delémont und Luzern. Auf verschiedenen Strecken sollen mehr Züge eingesetzt werden. Das Angebotskonzept berücksichtigt auch die Weiterentwicklung des Güterverkehrs.

### GROSSE WÜRFE FEHLEN

Auf Grossinvestitionen wie etwa den Wisenbergtunnel oder den zweiten Heitersbergtunnel wird verzichtet, da sie für sich schon Milliardenprojekte wären.

Für die ZEB muss ein neues Gesetz geschaffen werden. In gut einem Jahr soll die Botschaft den eidgenössischen Räten vorliegen. Gemäss Angaben der SBB sind die Mittel für die ZEB ab 2012/13 verfügbar. Der Zeithorizont für die Realisierung beträgt 25 Jahre.  
Brigitte Walser



Bleibt das SBB-Werbeplakat von 1959 aktuell? Die SBB präsentieren ihre Zukunftspläne. Rund fünf Milliarden Franken werden sie in den nächsten Jahren investieren.

## Inhalt

### Thema:

#### Zukunftsaussichten

Das Angebot der SBB im Jahr 2030 – Das meint Pro Bahn – Fahrplanverbesserungen auf breiter Spur – EasyRide: Bleibt die Vision? ..... 1-7

### Aktuell

Wer erhält die Bodenseeschiffahrt? ..... 8

Euregio Bodensee: Grenzenlose S-Bahn ..... 9

BLS und RM: Bereit für die Fusion ..... 10

### Hintergrund

Stationshalterbahnhöfe: Billette und vieles mehr ..... 12-13

Plant Luzern an seinen Grundsätzen vorbei? ..... 14

### International

EU-Studie zeigt: Verzerrter Wettbewerb beim Verkehr ..... 18

### Kurz notiert

Fusion Appenzellerbahnen – Geschichte der Bahn ist online – Leserbrief ..... 4, 8, 21

### Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz ..... 2/23

## Das meint Pro Bahn zur ZEB

Zunächst einmal können wir feststellen, dass einige der für die Bahn 2000 versprochenen Verbesserungen, etwa Anschlussknoten und schnellere Verbindungen von Lausanne,

Biel, Delémont, Interlaken Ost, Luzern und St.Gallen, teilweise verwirklicht werden. Dies ist jedoch in einem Zeithorizont von 30 Jahren vorgeplant.  
Fortsetzung auf Seite 2

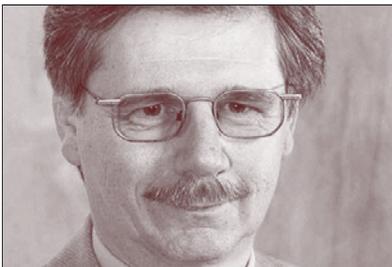


Foto: zug

### Editorial

Die SBB haben im Auftrag des BAV ihre Hausaufgaben gemacht und ihre Vorschläge für die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr vorgestellt. Es fällt schwer, grosse Begeisterung für das ZEB-Vorhaben zu verbreiten, da es nur einseitig auf die momentane Sparhysterie und auf eine kurzfristige Sichtweise ausgerichtet ist. Eidgenössische Politiker haben es in der Hand, den Steuerwettbewerb in den Kantonen einen Riegel zu schieben und dafür mit Innovationen Finanzierungsvorschlägen für notwendige Bauvorhaben des öffentlichen Verkehrs zum Durchbruch zu verhelfen. Dies würde dem grössten Teil der Bevölkerung mehr bringen als die Anstrengung einiger Kantone, die Steuerlast der Spitzenverdiener zu reduzieren. Ein Staat, der auch für eine zukünftige Prosperität und gute Infrastruktur sorgt, erreicht weltweit einen Standortvorteil. Im Interesse unserer Kinder und Enkel dürfen Jahrhundertprojekte nicht einseitig aus finanzieller Sicht betrachtet werden. Die Politik ist gefordert, das Projekt zu ergänzen und die Realisierungsdauer zu reduzieren. **Edwin Dutler**

Fortsetzung von Seite 1

sehen, was völlig ungenügend ist. Diese Zeit muss massiv verkürzt werden, spätestens bis 2015 sind diese Vorhaben zu realisieren, in den Jahren zwischen 2015 und 2025 sind die erneut hinausgeschobenen Projekte zu verwirklichen, nämlich der Brüttener Tunnel, der Heitersberg-II-Tunnel, der Wiesenbergtunnel, der Zimmerberg-II-Tunnel, der Lötschberg-Tunnel-Vollausbau, die Strecke Rotsee-Gütsch-Luzern und die Strecke Ligerz-Twann.

### FINANZIELLE GRÜNDE

Dass die oben aufgeführten Projekte eine dringende Notwendigkeit darstellen, ist Verkehrsfachleuten bekannt. Ein notwendiger Ausbau der S-Bahnen in den Regionen, die der EU zugesagte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die sehr wünschbare Verlegung des Kurzstrecken-Flugverkehrs auf die Schiene können sonst einfach nicht stattfinden. Klar ist auch, dass diese Projekte ausschliesslich aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden. Beide Basler Kantone, die Innerschweizer Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug, der Kanton Bern sowie das aus zwölf Kantonen bestehende Gotthard-Komitee unter der Leitung des Kantons Zürich haben in sehr kritischen Stel-

lungnahmen das Konzept ZEB kritisiert. Und selbst die zurückhaltende Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV) ist mit dem Projekt nicht zufrieden.

### FLICKWERK ALS LÖSUNG

Für die Realisierung jedes der vorstehend aufgeführten Projekte gibt es handfeste Argumente. Die teilweise vorgeschlagenen Alternativlösungen, etwa Zürich-Winterthur, sind Flickwerke und taugen wenig. Alfred Escher, der visionäre Planer der Bahnen im Raum Zürich/Ostschweiz sowie der Gotthardbahn, würde sich im Grabe umdrehen, wenn er die Eisenbahnprojekte der heutigen Generation zu Gesicht bekäme.

Da für die ZEB ein neues Bundesgesetz notwendig ist, ist zu hoffen, dass die Politiker in Bern nach dem ersten Aufschrei ihrer Kantone ihre Aufgabe wahrnehmen und das Projekt mit den nötigen Ergänzungen versehen, und nicht kurzfristige ausschliesslich auf die Finanzen achten.

Da nach unseren Recherchen die Mehrheit der Kantone zusätzliche Ausbauten wollen, sind wir optimistisch, dass das Konzept ZEB noch weiter verbessert wird. Wir werden die Arbeit unserer Volksvertreter in Bern aufmerksam beobachten und darüber berichten.

**Edwin Dutler**

### Wohin das Geld fliesst

Im Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs liegen 30,5 Milliarden Franken. Der grössere Teil dieses Geldes ist bereits ausgegeben oder gebunden, nämlich für die Neat (15 Mrd.), die 1. Etappe Bahn 2000 (6 Mrd.), die HGV-Anschlüsse (1 Mrd.) und die Lärmsanierung (1 Mrd.). Es bleiben für die ZEB 6 bis 7 Milliarden. **bw**

### Impressum

#### HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz  
Interessenvertretung  
der Bahn-, Bus- und Tramkunden  
Postfach, 8023 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

Rudolf Barth, Karin Blättler,  
Gerhard Bohli, Edith Dutler, Edwin  
Dutler (DUT), Gunther Ellwanger,  
Ruedi Flückiger, Marcel  
Homberger, Bernhard Ledermann,  
Thomas Lendenmann, Willi  
Rehmann (WR), Giovanni Ruggia,  
Hans Schärer, Kurt Senn.

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

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

#### NÄCHSTE AUSGABE

Die nächsten Ausgaben der  
Zeitschrift InfoForum von  
Pro Bahn Schweiz erscheinen:  
**Nummer 3/06:** 22. Sept. 2006  
(Inserateschluss: 21. Aug. 2006)  
**Nummer 4/06:** 8. Dez. 2006  
(Inserateschluss: 3. Nov. 2006)

## Fahrplanverbesserungen auf breiter Spur

Mit den nächsten drei Fahrplanwechseln sollen die internationalen Verbindungen ausgebaut werden. Ein ehrgeiziges Ziel mit einigen Highlights.

Für die nächsten drei Fahrplanwechsel haben sich die SBB speziell im internationalen Verkehr viel vorgenommen. Nach der Einführung der Bahn 2000, die national wesentliche Verbesserungen für weite Teile der Schweiz brachte, war es nun an der Zeit, die vernachlässigten internationalen Verbindungen auszubauen. Die SBB, ihre Beteiligungsgesellschaften Cisalpino, Lyria und Rheinalp sowie ihre Partnerbahnen im Ausland haben sich dazu ehrgeizige Ziele gesteckt. Hier die Highlights der nächsten Fahrplanwechsel.

### FAHRPLANWECHSEL DEZEMBER 2006

Dieser Fahrplanwechsel steht ganz im Zeichen von qualitativen Verbesserungen in Richtung Norden. So wird das Angebot Zürich-Stuttgart erweitert: Anstelle von sechs Zugpaaren verkehren neu sieben ICE-Neigezüge im Zweistundentakt in beiden Richtungen. Die fünfteiligen Zugskompositionen werden durch siebenteilige Züge ersetzt, welche einen Speisewagen mitführen. Eine zusätzliche ICE-Direktverbindung wird auch zwischen Interlaken Ost und Deutschland eingeführt.

Auf der Verbindung Genf-Paris werden wegen der grossen Nachfrage zu gewissen Zeiten verschiedene Züge als TGV-Doppelkompositionen verkehren. Als Attraktivitätssteigerung für die Reisenden werden am Gotthard zwischen Zürich respektive Basel und Locarno Panoramawagen in erster Klasse eingesetzt.

Erste Verbesserungen der dritten Teilergänzung der S-Bahn Zürich werden realisiert.

Da Trenitalia beschlossen hat, auch nachts keine Züge mehr zu rangieren und nur noch Blockzüge zu bewilligen, musste für den EuroNight Roma ein neues Konzept gesucht werden. Die Schlaf- und Liegenwagen Zürich respektive Genf-Venedig können nicht mehr angeboten werden. Die Schlaf- und Liegenwagen von Zürich, Basel und Genève nach Rom werden neu in Brig zusammengestellt, der Zugteil aus Zürich verkehrt nonstop ab Zürich bis Brig mit Abfahrt um 21.54 Uhr respektive Ankunft um 08.32 Uhr. Die Ankunft in Rom ist für alle Schweizer Destinationen neu um 09.12 Uhr mit guten Anschlüssen in Richtung Neapel, in der Gegenrichtung ist die Abfahrt in Rom in Richtung Schweiz um 20.40 Uhr.

### KLEINER FAHRPLANWECHSEL JUNI 2007

Ab Juni 2007 verkürzt sich die Reisezeit zwischen Zürich und Paris um achtzig Minuten. Diese Verbesserung wird dank einer Neubaustrecke in Frankreich möglich, zwischen Beaudrecourt und Paris verkehren die TGV auf einer Neubaustrecke fahrplanmässig mit 320 Stundenkilometer.

### FAHRPLANWECHSEL DEZEMBER 2007

Auf diesen Fahrplanwechsel werden die Verbindungen in Richtung Norden nochmals ausgebaut. Zwischen Zürich und Hamburg wird der lückenlose direkte Zweistundentakt realisiert, das Gleiche gilt für die Strecke Interlaken Ost nach Berlin.

Dank der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels

dauert die Reise von Zürich und Basel nach Visp noch genau zwei Stunden. Visp wird ab Dezember 2007 der neue Vollknoten im Wallis mit einem Stundentakt in alle Richtungen sein. Darin eingeschlossen sind die MGB nach Zermatt und Disentis sowie die Postautoverbindungen. Vom neuen Tunnel profitieren auch Reisende nach Italien. Von Basel nach Milano dauert die Reise im neuen Cisalpino noch vier Stunden.

Einer der 250 Stundenkilometer schnellen Neigezüge verkehrt auch zwischen Zürich und Rom, auch hier bringen die Neubaustrecken in Italien grosse Zeitgewinne. Die dritte Teilergänzung der S-Bahn Zürich wird vollständig eingeführt.

### FAHRPLANWECHSEL DEZEMBER 2008

Nach Abschluss der Bauarbeiten zwischen Bellegarde und Bourg-en-Bresse wird die Verbindung zwischen Genf und Paris um eine halbe Stunde kürzer. Am Gotthard verkehren die ICN, welche heute die Relation Konstanz-Biel bedie-



Schneller im Ausland; die kommenden Fahrplanwechsel machen es möglich.

nen, neu auf der Strecke zwischen Basel und Lugano. Mit den ab Zürich verkehrenden Cisalpino-Neigezügen entsteht so am Gotthard ein exakter Stundentakt, welcher im Tessin optimale Anschlussknoten zwischen Fernverkehr, S-Bahn Tilo und Postauto ermöglicht.

Zwischen Zürich und Basel wird beim IC-Nonstop-Zug der Halbstundentakt eingeführt, Lenzburg erhält ebenso wieder einen Halbstundentakt in Richtung Zürich. Und auch zwischen Basel und Luzern werden die Verbindungen verbessert, stündlich verkehrt dort wieder ein IC mit Halt nur in Olten.

Edwin Dutler

Kommentar auf der nächsten Seite

## Kursbuch: Pro Bahn ist dabei

Im letzten InfoForum (01/06) haben wir informiert, dass wir in einem Brief an den Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), Max Friedli, den Wunsch platziert haben, in der Arbeitsgruppe zur Neukonzeption des Kursbuches vertreten zu sein. Das BAV hat sofort positiv reagiert und bereits im März hat Edwin Dutler an einer Sitzung unter der Leitung des BAV teilgenommen, an der alle Beteiligten des Kursbuches, also die SBB, PostAuto, VÖV und die Firma Stämpfli, vertreten waren. Dabei konnten die Vorschläge und Ideen von Pro Bahn eingebracht werden. Weitere Arbeitssitzungen sind geplant. Wir möchten an dieser Stelle nicht unterlassen, dem BAV für die unkomplizierte und kundenfreundliche Reaktion auf unsere Anliegen zu danken. Edwin Dutler

## Quantensprung am Lötschberg

Die SBB gingen auf zahlreiche Anregungen von Pro Bahn ein.

Mit den vorgestellten Angebotsschritten können die Bahnen ihre Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Verkehr verbessern. Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels bringt national und international einen Quantensprung.

Dank der wirklich ausgezeichneten Zusammenarbeit der Mitglieder unseres Resorts Fahrplan und der Verantwortlichen der SBB waren die vorgestellten Verbesserungen für uns keine Überraschung, ja wir konnten bei einigen Fahrplankonzepten die von Pro Bahn Schweiz erarbeiteten Vorschläge erkennen. Und wenn man die Sturheit der Infrastrukturbetreiber unserer Nachbarländer für die Trassenvergabe in ihren grossen Zentren für die Züge aus und nach der Schweiz kennt, so muss man den SBB-Fahrplan-

planern, welche die internationalen Züge lückenlos in das Konzept Bahn 2000 einbauen konnten, ein grosses Kränzchen winden.

Etwas Sorge macht uns die aus Spargründen teilweise nur einspurig gebaute Strecke im Lötschberg-Basistunnel, welche einen optimalen Betriebsablauf erschwert. Verspätungen im Mailänder Knoten werden sich wegen diesem «Schildbürgerstreich» bis nach Bern auswirken.

Und zu guter Letzt zählen wir auch auf die Industrie, dass das Zugsteuerungssystem ETCS im Lötschbergtunnel funktioniert und dass die bestellten Züge rechtzeitig und in der gewünschten und erforderlichen Qualität ohne Kinderkrankheiten oder Altersbeschwerden zur Verfügung stehen werden.

Edwin Dutler

## Appenzeller Bahnen: Fusion

An den Generalversammlungen im Juni sollen aus vier Appenzeller Bahnen eine gemacht werden.

Die Verträge sind unterschrieben, der Fusion der Appenzeller Bahnen, der Trogenerbahn, der Rorschach-Heidenbergbahn und der Bergbahn Rheineck-Walzenhausen steht nichts mehr im Wege. An den Generalversammlungen der vier Bahnen im Juni soll die Fusion besiegelt werden und ab 1. Juli soll es heissen: freie Fahrt für die neuen Appenzeller Bahnen.

Bereits nach der Fusions-Vertragsunterzeichnung tagte der designierte Verwaltungsrat der neuen Appenzeller Bahnen unter dem Präsidium von Hanswalter Schmid.

Das Gremium widmete sich gemäss Angaben der Medienmitteilung der Kostenstruktur des künftigen Unternehmens, erarbeitete die Grundlagen einer Finanzplanung und diskutierte erste Projekte wie den Neubau für ein Wartungsgebäude in Heiden und die Durchmesserlinie, welche Trogen, St.Gallen und Teufen durchgehend verbinden soll. Es handelt sich gemäss Angaben der Appenzeller Bahnen allerdings um ein längerfristiges Projekt, weil damit auch grössere Infrastrukturanpassungen verbunden seien.

bw



Daunenklasse ist, wenn Sie nachts einen Gang höher schalten.

Kaum eingestiegen, ist der Alltag vom Tisch. Und die Reise in den Urlaub präsentiert sich von ihrer entspanndsten Seite. Beim gepflegten Dinner im Bar- und Loungewagen. In den Aufmerksamkeiten der Crew. In der Daunenklasse Ihrer Wahl. Und im Portemonnaie, wenn Sie sich bis zu zwei Übernachtungen im Hotel sparen können.

**CityNightLine** 

**Europas moderner Nachtreisezug.**  
Nachtreise buchen auf [www.citynightline.ch](http://www.citynightline.ch) oder überall, wo es Billette gibt.

## Basel: Neue Haltestelle

Die neue Haltestelle Dreispitz erschliesst das gleichnamige Zukunftsgebiet der Stadt Basel und bildet mit den Haltepunkten der Tramlinien 10 und 11 sowie den Buslinien 36 und 37 eine veritable Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Aus Richtung Laufental werden damit die Quartiere Gundeldingen, St.Jakob, Breite viel schneller und direkter erreicht. Alle Züge der Regio-S-Bahn Basel der Linie S 3, Olten-Basel-Laufen (-Delémont/Porrentruy) bedienen die neue Station. Mit der Umstellung auf die neuen Flirt-Fahrzeuge und dank der Mo-

dernisierung der Stationen ist diese Linie sehr attraktiv. Das grösste Hindernis für weitere Taktverdichtungen bleibt die lange Einspurstrecke zwischen Aesch BL und Delsberg. Trotz den Kreuzungsmöglichkeiten in Grellingen, Zwingen, Laufen und Liesberg wird bei Störungen rasch der Fahrplan der ICN-Züge Basel-Biel wie auch der Regio-S-Bahn Basel gestört. Der Bau weiterer Doppelspurabschnitte vor Zwingen und zwischen Zwingen und Laufen ist dringend nötig (siehe auch InfoForum 01/06). wr

Internet: [www.regio-s-bahn.ch](http://www.regio-s-bahn.ch)

## Hundert Jahre Postauto

Am 1. Juni 1906 wurde die erste Postautostrecke von Bern nach Detligen in Betrieb genommen und 1923 ertönte erstmals das berühmte Dreiklanghorn aus dem Andante der Ouverture zu Rossinis Wilhelm Tell. Heute, 100 Jahre später, bedienen 2000 Fahrzeuge täglich ein Liniennetz von über 10 300 Kilometern und befördern jährlich über 100 Millionen Fahrgäste. Vom 2. Juni bis 3. September ist im Museum für Kommunikation in Bern die Sonderausstellung «reiselgelb» geöffnet. Und vom 8. Juni bis zum 20. August ist das Postauto im Verkehrs-



Eine von drei Briefmarken zum Jubiläum.

haus der Schweiz in Luzern zu Gast, und zwar anlässlich der Sonderausstellung «Verkehrsinnovationen made in Switzerland». bw

Familienbahn | Kulturbahn | Wanderbahn | Seebahn | Sportbahn | Sonderbahn

## Mehr als eine Bahn



[www.voralpen-express.ch](http://www.voralpen-express.ch)

Mit dem Voralpen-Express reisen Sie schnell und bequem zwischen St.Gallen und Luzern. Er bringt Sie zu den attraktivsten Ausflugszielen der Ost- und Zentralschweiz. Der Voralpen-Express: Mehr als eine Bahn.

Weitere Informationen zum Voralpen-Express erhalten Sie beim Rail Service Tel. 0900 300 300 (CHF 1.19/Min.) oder unter [info@voralpen-express.ch](mailto:info@voralpen-express.ch).

**Voralpen-Express**

## Lötschberg: Strecke ausgeschrieben

Die alte Lötschbergstrecke soll auch nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 befahren werden. Die BLS hat eine Ausschreibung

für den Kauf des dafür nötigen Rollmaterials publiziert und rechnet mit Investitionen von 70 bis 90 Millionen Franken. bw

## BLS: Briefmarke zum Geburtstag

Die BLS wird heuer 100-jährig. Eine Sondermarke der Post, welche einen BLS-Cargo-Zug mit einer modernen Lokomotive auf der Bietschtalbrücke zeigt, weist auf den Geburtstag hin. An der BEA liess die BLS den Pioniergeist der letzten 100 Jahre noch einmal aufleben. Auf weitere Festivitäten wird verzichtet. Lieber

wolle man vorwärts als zurückschauen, so BLS-Chef Matthias Tromp. «Der Zusammenschluss mit dem RM und die Eröffnung der Lötschberg-Basistrecke sind Ereignisse, welche für die Zukunft des Unternehmens von grösster Bedeutung sind. Diesen Herausforderungen gilt unser volles Augenmerk.» bw

## Bülach: Bahn und Post im Museum

Das Ortsmuseum Bülach widmet der Geschichte von Bahn und Post derzeit eine Ausstellung. Dass die Geschichte noch gar nicht so weit zurückliegt, belegte Eisenbahnspezialist Rainer Siegenthaler an der

Vernissage: Dampfzüge verkehrten bis 1945 fahrplanmässig auf der Bülacher Linie, sagte er gemäss dem «Bülacher Tagblatt». bw

Sonntags von 10 bis 12 Uhr an der Brunnengasse 1. Bis nach den Herbstferien.

## EasyRide: Wird es bei der Vision bleiben?

Vor fünf Jahren wurde es als Weltneuheit präsentiert und in zwei Versuchen getestet: EasyRide, das Zugfahren mit einem Chip, der das Ticketkaufen überflüssig macht. Ruedi Flückiger, Leiter Informatik Personenverkehr bei den SBB, sagt, warum das System noch immer nicht eingeführt ist.

Im Frühjahr 2001 haben die SBB die Feldtests EasyRide in Basel und Genf durchgeführt. Die Tests verliefen technisch erfolgreich; trotzdem haben sich die SBB und der öffentliche Verkehr anschliessend

ren bereit, beim Konzept EasyRide mitzumachen. Und es waren neben der Rechnungsstellung kaum taugliche und kostengünstige Payment-Lösungen vorhanden.

Die im Rahmen der Feldtests durchgeführten Marktforschungen haben eine grundsätzlich hohe Akzeptanz des neuen Systems gezeigt; trotzdem wäre die Einführung von EasyRide für die Kunden eine grosse Umstellung ihrer Gewohnheiten und Abläufe geworden.

Gleichzeitig haben sich die SBB entschieden, auf dem Markt verfügbare Technologien für einen vereinfachten Kundenzugang schrittweise zu realisieren. Damit ist der Weg frei für das Konzept Easy-Ticket (Kauf und Speicherung der Fahrausweise auf einer Chipkarte); der entsprechende Feldtest wird ab Anfang 2007 durch den ZVV geführt. Das Web- und MMS-Ticket sind inzwischen realisiert, das Web-Ticket kann ab nächstem Jahr auch international eingesetzt werden.

### WAS TUT SICH ANDERSWO?

Heute, fünf Jahre nach den EasyRide-Tests, stellt sich die Frage nach dem mittel- und längerfristigen weiteren Vorgehen nach wie vor und erst recht. In den Nachbarländern werden lokale und regionale E-Ticketing-Systeme eingeführt, für Abonnenten oder im städtischen Nahverkehr.

In Asien ist man wie üblich einen Schritt weiter. Die kontaktlosen Suica-Karten in Japan und die Octopus-Karten in Hongkong sind bereits millionenfach im Umlauf, und sie können neben ÖV-Leistun-

gen auch die verschiedensten Zusatzleistungen verarbeiten, von der Reservierung von Taxis über den Kauf von Lebensmitteln bis zur Buchung von Eintritten in Kinos und Konzerte. Die zwei grossen Unterschiede zu den schweizerischen Absichten sind, dass es sich um geschlossene Agglomerationssysteme mit Check-in-Gates handelt und dass sie auf einer Kooperation mit den Telecom-Firmen und/oder der Geldwirtschaft basieren.

Auch die Niederlande und Dänemark haben sich für Checkin/Checkout-Systeme entschieden. In den Metros dieser Länder werden Drehkreuze installiert, in den Bahnhöfen und Bussen einfache kontaktlose Leser, an denen sich die Kundinnen und Kunden ein- und auschecken müssen. Erste Installationen in Rotterdam sind bereits realisiert, und bis in fünf Jahren soll zumindest in Holland die Ausrüstung landesweit abgeschlossen sein.

### WIE SIEHT DAS NEUE PREISSYSTEM AUS?

Welche Hürden sind zu nehmen, um ein «projet de rup-

ture», wie es EasyRide darstellte, wieder aufzunehmen? Zuerst ist die Frage zu klären, wie das zukünftige Preissystem aussieht, wie GA und Halbtaxabonnemente integriert werden können, ob neue Pricing-Elemente (zum Beispiel Preisdifferenzierungen nach Reisezeit) möglich und sinnvoll sind.

### EINFACHES SYSTEM UND NICHT IM ALLEINGANG

Weitere wichtige Voraussetzungen sind: Ist das System attraktiv und einfach genug, dass es von den Kunden akzeptiert wird? Machen die wichtigsten Partner im öffentlichen Verkehr mit, damit eine Komplettlösung entsteht? Können die Investitions- und laufenden Kosten derart reduziert werden, dass das System rentabel finanzierbar wird? Grundsätzlich arbeitet hier die Zeit für neue Lösungen, da wir auch in der Schweiz nicht (mehr) auf einen Alleingang des öffentlichen Verkehrs zählen, sondern auf Kooperationen auf der Basis bestehender Karten oder Handys. Die notwendige Fahrzeuginfrastruktur wird



Foto: SBB

Bis auf weiteres bleibt einem das Billettlösen nicht erspart.

entschieden, EasyRide als Projekt bis auf weiteres zu sistieren. Vier Hauptgründe haben damals zu diesem Entscheid geführt:

Die eingesetzte Kartentechnologie war nicht industriereif und damit zu teuer und nicht massentauglich. Die geschätzten Investitionsvolumen waren mit über 600 Millionen Franken für den öffentlichen Verkehr nicht tragbar. Die Partner im öffentlichen Verkehr waren sich über das weitere Vorgehen nicht einig. Nicht alle wichtigen Partner im öffentlichen Verkehr wa-

### Was ist EasyRide?

Das Konzept EasyRide basiert auf einer berührungslosen aktiven Chip-Lösung. Die Kundinnen und Kunden führen den Chip bei sich, beim Einstieg in ein Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs wird die Karte «geweckt», während der Fahrt in regelmässigen Abständen automatisch erfasst und beim Ausstieg wieder in den Schlafzustand überführt. Die Fahrdaten werden ins zentrale Rechenzentrum übermittelt, als Reisen erfasst und dem Kunden oder der Kundin in Rechnung gestellt. Ein Ticketkauf am Schalter oder am Automaten oder die Abbuchung einer Mehrfahrtenkarte wird damit überflüssig.

laufend installiert für Applikationen wie Videoüberwachung in den Zügen, für Informationssysteme und die automatische Fahrgastzählung. Damit ist ein Teil der Investitionen bereits getätigt, die auch für EasyRide genutzt werden kann.

Die Zahlungssysteme müssen von den Kunden frei gewählt werden können und für die Transportunternehmungen zahlbar sein. Als Faustregel gilt, dass sie günstiger sein müssen als die heutigen Kreditkartensysteme. Und nicht zuletzt wollen wir natürlich nicht nur eine nationale Lösung entwickeln, sondern eine internationale Standardisierung erreichen. Am ehesten ist dies nach dem heutigen Arbeitsstand mit den deutschen Partnern erreichbar.

**ZWEI MÖGLICHE SZENARIEN**

Entweder setzt sich das EasyTicket als elektronischer Fahrschein im kommenden Feldtest durch und erreicht eine hohe Kundenakzeptanz. Eine gleichzeitige Einführung des EasyTicket in der Deutschschweiz und des französischen Calypso in den Agglomerationen der Romandie ist technisch möglich.

So würde die Schweiz einen ähnlichen Schritt machen wie andere Regionen in Europa, auf der Basis heutiger

Preissysteme und Kundenabläufe.

Oder die Schweiz wagt in einigen Jahren – das heisst wenn die Technik bereit und die Kosten tragbar werden – den grösseren Sprung direkt

in eine vollautomatische EasyRide-Lösung. Damit würde die Schweiz die asiatischen Konzepte übernehmen, die Kundenabläufe maximal vereinfachen und auch die Flexibilität für Preisbildung und

Zahlungsmittel erhöhen. Beide Wege sind denkbar, Entscheide sind keine gefallen, die Vision bleibt.

Ruedi Flückiger, Leiter Informatik Personenverkehr bei den SBB

## Technische Umsetzung in Dresden

Nach der Schweiz sammelt auch Dresden Erfahrungen: Siemens VDO hat mit der technischen Universität Dresden und der Fraunhofer Gesellschaft ein elektronisches Ticket entwickelt. Teile der Software stammen von der Noser Engineering AG aus Winterthur.

In Dresden heisst die Alternative zum guten alten Billett Intermobilpass. Die Fahrgäste tragen ein elektronisches Ticket bei sich, das sie beim Betreten von Bussen oder Bahnen berührungslos registriert. Am Monatsende erhalten sie eine Rechnung für die gereisten Kilometer. Der Feldversuch in Dresden zeigt: Das System funktioniert. Zwischen März und August 2005 waren insgesamt 3000 Passagiere mit 2500 Smart-Cards und 500 Smart-Mobiltelefonen ausgestattet worden. In 53 Fahrzeugen der Dresdener Verkehrsbetriebe waren die entsprechenden Empfängergeräte installiert. Die Noser Engineering aus Winterthur realisierte die Software auf dem Bordrechner, der mit den kreditkartengrossen Billetten kommuniziert.

**ZAUBERWORT HEISST BIBO**

Drei Systeme standen zur Auswahl: Das Checkin/Checkout-Verfahren (CICO), bei dem der Benutzer bei jedem Ein- und Ausstieg die Karte an ein Lesegerät führen muss. Dieses Verfahren wurde jedoch verworfen, weil es als umständlich bezeichnet wurde und zudem als ungenau, da das Checkout häufig vergessen werde. Als Alternative zum CICO wurde das WalkIn/WalkOut-System (WIWO) ins Auge gefasst. Dieses stellt mit Richtungsdetek-



Foto: Fraunhofer Gesellschaft

Während der Fahrt nimmt die Karte Kontakt zu einem Lesegerät auf. Die Daten werden ausgewertet und Ende Monat wird die Rechnung verschickt.

tion fest, welche Karten zu- und aussteigen. Nachteile des Verfahrens: Die Richtungsdetektion erfordert einen enormen Installationsaufwand, zudem zeigt es Schwächen, wenn mehrere Karten gleichzeitig den Detektor passieren. So entschied man sich für die Beln/BeOut-Erfassung (BIBO). Dieses Verfahren prüft erst während der Fahrt, welche Karten sich im Fahrzeug befinden. Es wurde in einer Version von Siemens und Ascom bereits in einem Feldversuch auf der SBB-Linie Laufenburg/Frick-Basel-Mülhausen getestet.

Während der Fahrt nimmt die Karte über eine Luft-Schnittstelle Kontakt zum Lesegerät auf. Die Daten werden von einer zentralen Ver-

rechnungapplikation gesammelt und diese verschickt am Monatsanfang automatisch die Rechnungen.

**ÜBER EIN JAHR GÜLTIG**

Damit die Inhaber ihren Intermobilpass nicht alle paar Monate wegen leerer Batterien ersetzen müssen, wird die Karte in einen Schlafmodus versetzt. Erst wenn sie eine Schleuse passiert, erwacht sie aus dem Sleep-Modus und sie döst weiter, wenn sie das Fahrzeug verlassen hat. Dadurch erreicht sie eine Lebensdauer von bis zu 20 Monaten. Während der Testphase wurden in Dresden rund 10 000 Fahrten im Monat unternommen und automatisch erfasst.

Brigitte Walsler

### Danke

Wir danken Ruedi Flückiger, SBB IT Bereich; Daniel Brüngger, Noser Engineering Winterthur, sowie Torsten Gründel und Helge Lorenz vom Fraunhofer Institut Deutschland für die Zusammenarbeit.  
Thomas Lendenmann

# Wer erhält die Bodenseeschifffahrt?

Zwar lag bereits ein Kaufangebot der Stadtwerke Konstanz vor, doch nun haben die SBB beschlossen, die Schweizerische Bodenseeschifffahrt an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Schweizerische Bodenseeschifffahrt (SBS) wurde 1996 als Tochterunternehmen der SBB gegründet. Ausser den SBB besitzen 24 Mitarbeiter der Bodenseeschifffahrt je eine Aktie. Diese ist mit einem Vorkaufsrecht ausgestattet.

Seit der Gründung haben die SBB rund 9 Millionen Franken an Defizitbeiträgen und Sonderabschreibungen in die SBS investiert. Sie sind angesichts ihrer finanziellen Lage nicht mehr bereit, sich weiterhin finanziell zu beteiligen. Deshalb suchen sie seit länge-

Sicht der SBB die beste Lösung, sagte Blumenthal damals. Die 24 Minderheitsaktionäre waren deshalb um Zustimmung zum Verkauf gebeten worden. Davon haben jedoch zwei die Unterschrift verweigert. Deshalb mussten die Verkaufsverhandlungen auf Eis gelegt werden. Im Herbst 2005 beschloss die Generalversammlung der SBS AG eine Statutenänderung und strich das Vorkaufsrecht. Daraufhin reichte ein Kleinaktionär beim Bezirksgericht Arbon Klage ein.

ten. Auch die Thurgauer Regierung hatte sich Ende April für die beste Offerte ausgesprochen und eine Neuausschreibung vorgeschlagen.

### DREI INTERESSENTEN

Ob sich die Konstanzer Stadtwerke, die sich über diesen Entscheid «leicht irritiert» zeigen, noch an dieser Ausschreibung beteiligen werden, war bis Redaktionsschluss offen. Offenbar hat auch noch eine dritte Partei Interesse an der Flotte gezeigt.



Foto: Bodenseeschifffahrt

Beim Verkauf der Bodenseeschifffahrt ist wieder alles offen: Der Wettbewerb soll nun entscheiden, wer sie erhalten wird. So hat es der Kanton Thurgau gewünscht und so haben es die SBB entschieden.

rer Zeit einen Käufer. Wie Paul Blumenthal, Direktor Personenverkehr SBB, an einer Medienkonferenz diesen Frühling ausführte, mache es ohnehin keinen Sinn, wenn auf dem Bodensee vier unabhängige Schifffahrtsgesellschaften tätig seien. Im Jahre 2003 führten die SBB Gespräche mit den Stadtwerken Konstanz, die die Fähre Konstanz-Meersburg sowie die früher der DB gehörende Bodenseeschifffahrt betreiben. Ein Verkauf an die Stadtwerke sei aus

Schliesslich meldete eine Investorengruppe aus dem Oberthurgau ebenfalls ein Interesse am Kauf der SBS an.

### NOCHMALS VON VORNE

All dies haben die SBB Ende Mai dazu veranlasst, beim Verkauf der Bodenseeflotte von vorne zu beginnen. Sie haben entschieden, ihre 97,6 Prozent an der SBS über einen öffentlichen Bieterwettbewerb zu verkaufen. Der Meistbietende soll die Flotte erhal-

ten. Pro Bahn Schweiz ist vor allem an der Weiterführung des bisherigen guten Services interessiert. Halbtax- und Generalbonnemente sollten auch nach einer Übernahme durch einen neuen Besitzer ihre Gültigkeit behalten.

Es bleibt zu hoffen, dass der neue Besitzer der SBS diesen Betrieb mit der bisherigen Qualität weiterführen wird und nicht bloss die rentierenden Teile (Werft) pflegen wird.

Gerhard Bohli/bw



## Geschichte der Bahn ist online

Die Datenbank Trainbase, ein Informationsmittel über alle Bahnen in der Schweiz von 1920 bis 1982, ist neu über das Internet allgemein zugänglich. Die abrufbaren Informationen reichen von den Streckenlängen, dem Bestand an Rollmaterial, der Zahl der Passagiere und der Menge der transportierten Güter über finanzielle Angaben etwa über die erhaltenen kantonalen Subventionen bis zur jährlichen Bilanz der einzelnen Unternehmen.

Für jedes in der schweizerischen Verkehrsstatistik beziehungsweise in der Eisenbahnstatistik erfasste Bahnunternehmen wurden jährlich gut 100 spezifische Daten digital gesammelt. Trainbase erlaubt so die quantitative Analyse des Schienenverkehrs und trägt zu einer historischen Verkehrsstatistik bei. Es ist Teil der Dissertation von Jonas Steinmann an der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte des Historischen Instituts der Uni Bern. Das Projekt ist auch Teil eines nationalen Forschungsprojektes zur Verkehrsgeschichte. bw

Internet: [www.trainbase.ch](http://www.trainbase.ch)

# Euregio Bodensee: Eine grenzenlose S-Bahn

Eine Interessengemeinschaft aus vier Ländern im Grossraum Bodensee-Alpenrheintal macht Vorschläge für einen internationalen Verkehrsverbund in der Euregio Bodensee. Erstes Ziel: die internationale Gartenbauausstellung.

Eine grenzüberschreitende S-Bahn im Bodenseeraum und Alpenrheintal mit ganztägigem und getaktetem Fahrplan: Dies ist das Ziel der Ende 2004 gegründeten Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee. Die Interessengemeinschaft mit Mitgliedern aus Süddeutschland, dem Vorarlberg, der Ostschweiz und dem Fürstentum Liechtenstein fördert einen Verkehrsverbund, der sich über Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg, Liechtenstein und die Schweizer Kantone St.Gallen, Zürich, Schaffhausen, Thurgau, Appenzel und Graubünden erstreckt. Zu(g)kunft Euregio Bodensee setzt sich in der Öffentlichkeit, besonders bei den politisch verantwortlichen Repräsentanten, für die Unterstützung und schrittweise Realisierung dieses Verkehrsverbundes ein.

Für die Finanzierung dieser Bodensee-S-Bahn wird ein Fonds vorgeschlagen, an den die betroffenen Länder und



Foto: SBB Deutschland GmbH

Der Seehas macht grosse Sprünge: Die Gegend rund um den Bodensee soll besser erschlossen werden. Eine Interessengemeinschaft hat ein S-Bahn-Konzept erarbeitet.

Kantone, Städte und Gemeinden Beiträge leisten, der aber auch durch Umweltabgaben und andere Fördermittel aus der EU, Deutschland, Liechtenstein, Österreich und der Schweiz gespiesen wird.

## KONZEPT FÜR AUSSTELLUNG

Nun steht die erste grosse Herausforderung bevor: die inter-

nationale Gartenbau-Ausstellung IGA 2017, an der sich 19 Städte rund um den See beteiligen. Die Interessengemeinschaft hat ein Bodensee-S-Bahn-Konzept erarbeitet und macht konkrete Vorschläge, wie die Ausstellung mit der Bahn erschlossen werden kann. Sie schlägt vor, die verschiedenen Ausstellungsorte mit Bahn, Bus und Schiff zu

verbinden. Interregionale Züge sollen im Stunden- und S-Bahnen im Halbstundentakt aus allen umliegenden Zentren an den Bodensee und rund um den See verkehren. Die heutigen Lücken für diesen Fahrplan sollen bis zur Eröffnung der Ausstellung in zehn Jahren geschlossen sein.

Brigitte Walser

Internet: [www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)

## Sie sind dabei

Folgende Verbände sind in der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee aktiv: Pro Bahn Augsburg und Schwaben, Pro Bahn Vorarlberg, Sektionen Thurgau und Graubünden des Verkehrsclubs Schweiz. Unterstützende Organisationen: Pro Bahn Ostschweiz, VCS St.Gallen/Appenzel, VCS Schaffhausen, Verkehrs-Club Liechtenstein, Transform – Forum für die Region Arlberg-Alpenrhein-Bodensee, Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz.

## Warum ein gutes Angebot am Bodensee nötig ist

Die Staus auf der Strasse in den dicht besiedelten Regionen im Bodenseeraum werden häufiger und länger. Die Bahn ist in den Agglomerationen das wirksamste Verkehrsmittel, um die Hauptstrassen innert nützlicher Frist und zu tragbaren Kosten zu entlasten. 1000 Fahrgäste haben in vier S-Bahn-Zügen Platz und entsprechen auf der Strasse einem Stau von sieben Kilometer Länge.

Die Gesamtkosten der Bahn sind nur etwa halb so gross wie diejenigen des Autoverkehrs und die quantifizierbaren Folgekosten sind viermal kleiner. Die Belastun-

gen der Luft sind mit elektrifiziertem Bahnverkehr viel kleiner als beim Autoverkehr. Am Bodensee ist die Konzentration von Abgas, Feinstaub und Ozon in der Luft insbesondere durch den Auto- und LKW-Verkehr so hoch wie in den Grossstädten.

### SICHERER UND EINFACHER

Die Sicherheit ist in der Bahn zehnmal grösser als im Auto und zehnmal kleiner ist die Anzahl Opfer an Leben, Invalidität und Verletzungen der Betroffenen. Die Bahn benötigt viel weniger Bauland als der motorisierte Verkehr auf

der Strasse. Die Bahn lässt sich auch einfacher und billiger in Tunnels verlagern.

Der Strassenverkehr im Bodenseeraum stösst in den Städten und in der Uferzone an Grenzen wegen Staus, zu wenig Parkplätzen, hohen Kosten und Folgeschäden, Lärm, schlechter Luft und Unfällen. Bahn, Bus, Schiff, Fuss- und Radverkehr müssen deshalb durch ein wirksames Mobilitätsmanagement wieder attraktiver gemacht werden.

Gekürzter Ausschnitt aus dem Konzept der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee. Autor: Wolfgang Schreier, Co-Präsident VCS Thurgau

## BLS und RM: Bereit für die Fusion

Im April wurde die BLS AG gegründet, Ende Mai wurden die Fusionsunterlagen aufgelegt und noch diesen Monat soll die Fusion der BLS Lötschbergbahn AG und der Regionalverkehr Mittelland AG (RM) besiegelt werden.



### Das neue Logo

Das Logo der neuen BLS AG kombiniert die Buchstaben der BLS Lötschbergbahn AG mit dem Flügelrad der Regionalverkehr Mittelland AG. Die beiden Begriffe Lötschberg und Mittelland sind nicht mehr Bestandteil des Auftrittes. bw

Als erster Schritt hin zur Fusion der BLS Lötschbergbahn AG und der Regionalverkehr Mittelland AG (RM) ist im April die BLS AG gegründet worden. Aktionäre sind die Eidgenossenschaft sowie die Kantone Bern, Luzern, Solothurn, Wallis und Neuenburg, welche zusammen über 75 Prozent der Aktien der beiden Bahnunternehmen vertreten. An der Gründungsversammlung wurden folgende Personen in den Verwaltungsrat gewählt: Hans Lauri (Münsingen, BE), Paul Nyffeler (Seltis-

berg, BL), Richard Burger (Bottmingen, BL), Jean-Michel Cina (Salgesch, VS), Barbara Egger (Bremgarten, BE), Rolf Escher (Brig-Glis, VS), Max Gsell (Bern, BE), Bernd Menzinger (Oberwil, BL). Ein weiteres Mitglied des Verwaltungsrates wird zu einem späteren Zeitpunkt gewählt. Im Anschluss an seine Konstituierung bestimmte der Verwaltungsrat Mathias Tromp zum Vorsitzenden der Geschäftsleitung der BLS AG. Die BLS AG hat seither die Vorbereitungsarbeiten für die Fusion

übernommen und die Geschäftsleitung wird die operative Führung der beiden Bahnunternehmen nach den Fusionsbeschlüssen an den Generalversammlungen übernehmen und die Fusionsarbeiten fortsetzen.

### WIDERSTAND BEI AKTIONÄREN

Noch diesen Juni sollen die Aktionäre der BLS Lötschbergbahn AG und der Regionalverkehr Mittelland AG an den Generalversammlungen als



## CLUB CISALPINO REISEN – PUNKTEN – PROFITIEREN

### Anmeldetalon

Bitte senden an:

Club Cisalpino, Cisalpino AG, Parkterrasse 10, Postfach 5757, 3001 Bern

Frau  Herr

Name/Vorname

Strasse

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Geburtsdatum

Unterschrift

*Unser attraktives Bonusprogramm bietet Ihnen zahlreiche Vorteile. Je öfter Sie mit Cisalpino reisen, desto mehr Punkte sammeln Sie für ausgewählte Prämien oder Gratisreisen. Punkte gibt's beim Kauf*

*eines internationalen Fahrscheins für einen Cisalpino-Zug und bei der Konsumation in unseren Speisewagen (Bar und Minibar ausgeschlossen). Einfach für den Club anmelden und punkten:*

**www.cisalpino.com**



CC-0604-LO

zweiten Schritt den Zusammenschluss mit der BLS AG beschliessen. Allerdings wurden in der letzten Zeit kritische Stimmen laut. Die grossen Privataktionäre der BLS meldeten ihre Zweifel an. Sie forderten mehr Mitsprache und eine Dividende und drohten mit rechtlichen Schritten.

Diesen Forderungen könne er nicht Hand bieten, sagte Hans Lauri, neuer und alter Präsident der BLS, gegenüber der «Berner Zeitung».

### 37 MILLIONEN PASSAGIERE

Das von der BLS AG bediente Netz besteht aus den Zentren

Bern, Thun und Burgdorf sowie den Destinationen Luzern, Huttwil, Langenthal, Solothurn, Moutier, Biel, Neuenburg, Payerne, Freiburg, Zweisimmen, Brig und Interlaken an der Peripherie.

Im gesamten Einzugsgebiet werden jährlich rund 37 Millionen Fahrgäste mit den

Regional- und S-Bahn-Zügen befördert. Mehr als 2400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden im Betrieb beschäftigt und der jährliche Umsatz des neuen Unternehmens wird – ohne Cargo – rund 660 Millionen Franken betragen.

Brigitte Walser

## S-Bahn Bern: BLS verzichtet auf Doppelstockzüge

Im letzten Herbst waren sie als Lösung des Platzproblems gepriesen und für einen einmonatigen Test eingesetzt worden: Doppelstockzüge auf der stark frequentierten Aaretal-Linie. Jetzt gibt die BLS bekannt, dass sie auf den Kauf der Züge verzichten werde.

Gross war der Versuch angekündigt worden. An einer Pressekonferenz hatte die BLS letzten Oktober Doppelstockzüge vorgestellt, die während eines Monats zwischen Thun, Bern und Freiburg verkehrten (siehe InfoForum 01/06). Für den einmonatigen Test hatte die BLS zwei fabrikneue Doppelstockzüge der Firma Bombardier gemietet, die seither in Luxemburg im Einsatz sind. Die Betreiberin der Berner S-Bahn wollte damit dem Platzproblem entgegenwirken, das zu Stosszeiten den Pendlern im Aaretal die Zugfahrt verdirbt und zu zahlreichen Reklamationen geführt hatte. Auch die Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn hatte sich an der Diskussion um die Platzknappheit beteiligt. In einem Doppelstockzug könnten 580 Personen sitzen, in den normalen Zugkompositionen gibt es nur 444 Sitzplätze.

Der Versuch wurde bei Umfragen, welche die beiden Berner Tageszeitungen durchgeführt hatten, von den Passagieren sehr positiv aufgenommen. Die von der BLS angekündigten Umfragen wurden indes nie öffentlich gemacht. Dafür steht jetzt fest: Die Bahnbetreiberin verzich-

tet auf den Kauf von Doppelstockzügen. An einer Pressekonferenz im April gab BLS-Chef Mathias Tromp bekannt, dass sich der Verwaltungsrat entschieden habe, stattdessen

hängen sei betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll. Die Kosten pro Sitzplatz seien deutlich höher als bei Doppelstockwagen. Zusätzlich will die BLS 10 ältere Zugkomposi-

Platzknappheit müsse kurzfristig gelöst werden, sagte Mathias Tromp. Auf längere Frist seien Doppelstockzüge auf stark befahrenen S-Bahn-Linien aber nach wie vor die be-



Jetzt fahren sie durch Luxemburg, die Doppelstockwagen, die im letzten Winter probehalber in Bern eingesetzt worden waren. Die BLS hat sich gegen ihren definitiven Einsatz entschieden.

13 Nina-Züge um ein Drittel zu verlängern. Dies, obwohl Anna Barbara Remund, Leiterin Personenverkehr, noch im Oktober erklärt hatte, mehr Nina-Züge aneinander zu

tion mit so genannten Jumbo-Wagen ergänzen. 45 Millionen Franken kosten diese beiden Massnahmen. Der Kauf von Doppelstockzügen dauere zu lange, das Problem der

ste Lösung, sagte er gegenüber der «Berner Zeitung». Der Kauf von Doppelstockzügen sei deshalb aufgeschoben, aber nicht aufgehoben.

Brigitte Walser

# Bei ihnen kann man Billette kaufen und mehr:

Stationshalter betreiben ihren Bahnhof auf privater Basis in eigener Regie. Ohne ihre Initiative wäre ihre Station von den Bahnen

Sie wollten sich nicht damit abfinden, dass die Bahn ihren Bahnhof ersatzlos schliesst. Die Stationshalter der hier abgebildeten Bahnhöfe betreiben ihre Station deshalb in eigener Regie und auf privater Basis weiter. Nach wie vor kann man bei ihnen am Schalter Billette kaufen. Der Fahrkartenverkauf allein reicht jedoch in den meisten Fällen nicht aus, um den Betrieb aufrecht erhalten zu können. Die Stationshalter haben deshalb nach kreativen Lösungen gesucht und so vielseitige Geschäftszweige wie Reisebüro, Kiosk, Cafeteria, Buchdruckerei, Velowerkstatt, Stützunterricht für Schüler und so weiter gefunden.

Nach den Erfahrungen von Pro Bahn Schweiz bieten die Stationshalter auf ihren Bahnhöfen einen kundenfreundlichen und kompetenten Service. Pro Bahn Schweiz empfiehlt deshalb auch, diese Bahnhöfe zu berücksichtigen. Die Stationshalter haben sich in der Vereinigung Pro Gare zusammengeschlossen und sind Pro Bahn Schweiz beigetreten. Ihre Interessen gegenüber den Transportunternehmen und politischen Instanzen vertritt das Ressort Pro Gare in eigener Verantwortung unabhängig von Pro Bahn Schweiz. Pro Gare steht auch Gemeinden mit Rat und Tat zur Seite, wenn diese nach Lösungen suchen, damit ihr Bahnhof nicht ersatzlos gestrichen wird.

Auf dieser Doppelseite stellen wir Ihnen zehn Stationshalterbahnhöfe aus der ganzen Schweiz vor. Sie finden hier ihre Adressen, die Öffnungszeiten und ihr Angebot nebst dem Fahrkartenverkauf. bw/mgt



Fotos: zvg



## Bruggen (St. Gallen )

Stationshalter: Martin Frischknecht  
 Tel. 071 278 80 01, Fax: 071 278 80 03  
 E-Mail: [intercitytravel@bluewin.ch](mailto:intercitytravel@bluewin.ch)  
 Homepage: [www.intercityreisen.ch](http://www.intercityreisen.ch)  
 Öffnungszeiten: Mo–Fr 8.00–12.00 Uhr, 13.30–18.00 Uhr  
 Sa/So und allg. Feiertage geschlossen  
 Weitere Dienstleistungen: Reisebüro mit allen Dienstleistungen eines Wiederverkäufers

## Giubiasco

Stationshalter: Mauro Marconi  
 Tel. 091 850 90 10, Fax: 091 850 90 19  
 E-Mail: [allastazione@ftia.ch](mailto:allastazione@ftia.ch)  
 Homepage: [www.allastazione.ftia.ch](http://www.allastazione.ftia.ch)  
 Öffnungszeiten: Mo–Fr 8.00–12.00 Uhr, 14.00–18.00 Uhr  
 Sa/So und allg. Feiertage geschlossen  
 Weitere Dienstleistungen: Fotokopierservice, Sekretariatsarbeiten, Bearbeitung von Internetseiten, Textverarbeitung, Prospekte, Zeitschriften, Verwaltungs- und Buchhaltungsarbeiten (z. B. für die Gemeinde Giubiasco).

## Islikon

Stationshalterin: Vreni Züger  
 Tel. 052 366 55 07, Fax: 052 366 55 07  
 E-Mail: [sbb-agentur@capito.ch](mailto:sbb-agentur@capito.ch)  
 Homepage: [www.capito.ch](http://www.capito.ch)  
 Öffnungszeiten: Mo–Fr 6.45–10.00 Uhr, 16.00–18.45 Uhr  
 Sa/So und allg. Feiertage geschlossen  
 Weitere Dienstleistungen: MathiblitZ-Rechentaining für Schüler [www.mathiblitZ.ch](http://www.mathiblitZ.ch)

## Schänis

Stationshalter: Karl Reichenbach  
 Tel. 055 619 30 30, Fax: 055 619 30 39  
 E-Mail: [info@bahnhof-schaenis.ch](mailto:info@bahnhof-schaenis.ch)  
 Homepage: [www.bkr.ch](http://www.bkr.ch)  
 Öffnungszeiten: Mo–Fr 6.40–11.00 Uhr, 12.40–18.20 Uhr  
 Sa/So 8.00–17.20 Uhr  
 Weitere Dienstleistungen: Kiosk und Bistro, Reisebüro für Hotelplan/Esco, Railtour Suisse, Kuoni/Helvetic, Travel house, Railway-Gruppen, Imholz, Kira Reisen

# Zehn Stationshalterbahnhöfe auf einen Blick

geschlossen worden.



## Schmerikon

Stationshalter: Karl Reichenbach  
Tel. 055 292 23 60, Fax: 055 292 23 62  
E-Mail: [info@bahnhof-schmerikon.ch](mailto:info@bahnhof-schmerikon.ch)  
Homepage: [www.bkr.ch](http://www.bkr.ch)  
Öffnungszeiten: Mo–Fr 8.30–12.00 Uhr, 13.00–18.00 Uhr  
Sa/So und allg. Feiertage geschlossen  
Weitere Dienstleistungen: Kiosk und Bistro Reisebüro für Hotelplan/Esco Railtour Suisse Kuoni/Helvetic Travel house Railway-Gruppen, Imholz, Kira Reisen



## Nottwil

Stationshalterin:  
Agnes Ottiger  
Tel. 041 937 12 01  
Fax: 041 937 14 60  
E-Mail: [a.ottiger@bluewin.ch](mailto:a.ottiger@bluewin.ch)  
Öffnungszeiten:  
Mo–Fr 7.00–09.45 Uhr,  
15.00–18.45 Uhr



## Tecknau

Stationshalter: Ulrich Pfister  
Tel. 061 981 11 24, Fax: 061 983 82 32  
E-Mail: [info@verkehrsladen.ch](mailto:info@verkehrsladen.ch)  
Öffnungszeiten: Mo 12.45–18.00 Uhr, Di–Fr 12.45–18.45 Uhr sowie nach Vereinbarung: Mo–Sa ausserhalb der Öffnungszeiten  
Weitere Dienstleistungen: Spezialist für Bahnauslandreisen, Beratung und Dienstleistungen für Velofahrende, Mitarbeit an Projekten des Trägervereins, Erlebnisraum Tafeljura ([www.erlebnisraum-tafeljura.ch](http://www.erlebnisraum-tafeljura.ch)).



## Wipkingen

Stationshalter: Stefan Morgenthaler  
Tel. 044 440 47 21, Fax: 044 440 47 22  
E-Mail: [bhf.wip.welti@bluewin.ch](mailto:bhf.wip.welti@bluewin.ch)  
Öffnungszeiten: Mo–Fr 7.30–18.30 Uhr  
Sa 8.30–12.30 Uhr, So und allg. Feiertage geschlossen  
Weitere Dienstleistungen: Reisebüro, Verkauf von Pauschalarrangements, Hotelreservierungen, Flugreisen, Fährenpas sagen



## Grüşch Kafibar Gleis 1

Stationshalterin:  
Esther Tanner  
Tel. 081 330 34 14  
Öffnungszeiten: Mo–Fr  
6.30–11.30 Uhr, 14.00–  
17.00 Uhr, Sa 7.30–11.30  
Uhr, Donnerstagnach-  
mittag und Sonntag  
geschlossen  
Weitere Dienstleistungen:  
Getränke, Nussgipfel,  
Sandwiches, Kioskartikel,  
Zeitschriften



## Elgg

Stationshalter: Marcel Gsell, Irene Casunuran  
Tel: 052 366 10 20, Fax: 052 366 10 21  
Mail: [sunshine-reisen@bluewin.ch](mailto:sunshine-reisen@bluewin.ch)  
Homepage: [www.sunshine-reisen.ch](http://www.sunshine-reisen.ch)  
Öffnungszeiten: Mo - Fr 8.30 - 11.30 Uhr, 12.45 - 17.45 Uhr  
Sa 9.00 - 12.00 Uhr, 13.00 - 15.45 Uhr  
Weitere Dienstleistungen: Reisebüro mit Reisen sämtlicher Veranstalter

# Plant Luzern an seinen Grundsätzen vorbei?

Die Sektion Zentralschweiz von Pro Bahn vermisst im aktuellen Agglomerationsprogramm Luzern pragmatische Lösungen, die mit wenig finanziellen Mitteln und innert nützlicher Frist umsetzbar wären. Sie macht Vorschläge.



Foto: SBB

In Sachen Qualität des Lebensraums und Umwelt geht das Agglomerationsprogramm gemäss der Sektion Zentralschweiz nicht auf.

Das Agglomerationsprogramm Luzern bezweckt, dass sich die Region Luzern wirtschaftlich nachhaltig entwickelt, dass sie für Unternehmer attraktiv wird, dass die Qualität des Lebensraumes Luzern als Wohn- und Freizeitraum und die Umweltsituation gesamthaft verbessert werden kann.

Gemäss Pro Bahn Sektion Zentralschweiz entspricht die aktuelle Planung überhaupt nicht diesem Grundsatz. Diese geht eindeutig am Ziel vorbei, besonders in den Bereichen Qualität des Lebensraumes und Umweltsituation. Da besteht dringender Handlungsbedarf, wie nur die Beispiele der Tage und Wochen im Januar in Sachen Luftverschmutzung durch den motorisierten Verkehr zeigten. Auch die Finanzlage von Bund, Kanton

und Gemeinden wird in Zukunft kaum besser. Die Pendlerströme werden durch die geforderte oder gewollte Flexibilität auch in Zukunft zunehmen. Darum muss der öffentliche Verkehr ausgebaut werden und an Attraktivität gewinnen.

Pro Bahn Sektion Zentralschweiz stellt fest, dass im Allgemeinen immer komplette, (zu) perfekte Lösungen gesucht und auch erarbeitet werden, statt sinnvolle und zweckmässige. Gefordert sind pragmatische Lösungen bei Projekten und Planung. Der schweizerische Perfektionismus verfehlt dadurch oft effizientes Handeln. Die Regeln der Privatwirtschaft (mit möglichst wenig finanziellen Mitteln innert nützlicher Frist das Maximum erzielen) scheinen ignoriert zu werden.

## ANDERE PRIORITÄTEN

Genau deshalb fordert Pro Bahn Sektion Zentralschweiz, auf den Bypass Autobahn A2 zu verzichten und dem öffentlichen Verkehr bei der Planung folgende Prioritäten zu geben:

**Stadtbahn (V 4-14).** verbindet Bahnhof Luzern mit Kriens, Ebikon, Emmen, Würzenbach. Was damit erreicht wird:

- Verlagerung des Individualverkehrs auf öffentlichen Verkehr
- Transportkapazität, Fahrkomfort und -qualität sind hoch
- Bestehende Schienennetze können benutzt werden
- Erste Priorität hat die Strecke Kriens–Luzern

**Tieferlegung Zentralbahn (V4-13).** Was damit erreicht wird:

- Bahnübergänge werden aufgehoben; der Individualverkehr fliesst besser
  - Trasse wird frei für Fussgänger-, Veloweg
  - S-Bahn im Halb-/Viertelstundentakt
  - Verbesserung der Anschlüsse in Luzern in alle Richtungen
  - Zusätzliche Haltestelle auf Stadtgebiet
- Doppelspur Rotsee (V4-13).** Begründung:
- Passagierzahl auch in den kommenden Jahren stark steigend
  - S-Bahn Luzern–Zug Halb-/Viertelstundentakt
  - Luzern–Zürich 20-Minuten-Takt

**Haltestellen S-Bahn (V4-15).** Begründung und Nutzen:

- Allmend, Meggen Dorf, Hochdorf Wirtlen und Würzenbach müssen alle die gleiche Priorität (A) haben
- Entlastung des Strassenverkehrs und Verlagerung auf die

*Das Problem wird der städtische, und nicht der Transitverkehr sein.*

Schiene. Die Strassen sind jetzt schon verstopft und Stau herrscht nicht nur in Stosszeiten

**Schnellzugsverkehr (V4-11).** Sein Nutzen:

- Stündliche Verbindungen von Luzern Richtung Gotthard-Tessin
- Jede zweite Stunde direkte Verbindung von Luzern nach Italien resp. anderen Destinationen. Luzern als Zentralschweizer Wirtschafts- und Touristenzentrum ist auf regelmässige optimale Bahnver-

bindungen auch Richtung Süden (Tessin/Italien) angewiesen

- Entlastung der Autobahn A2. Durch die Neat ist genügend Kapazität auf der Schiene vorhanden

Alle diese Projekte sind zwingend innert nützlicher Frist zu realisieren, damit der eingangs erwähnte Zweck des Agglomerationsprogramms erreicht wird. Geplante Zwischenlösungen, wie Bereitstellen/Ausbau von Busspuren, kosten viel Geld und Zeit und verhindern langfristige zukunftsorientierte Lösungen.

## AUF BYPASS VERZICHTEN

Den Verzicht auf den Bypass begründet Pro Bahn Sektion Zentralschweiz wie folgt: Mit der Annahme der Alpeninitiative, dem Bau der Neat und der Zustimmung zur LSWA erfolgt die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

In Zukunft wird das Problem also nicht der Transitverkehr sein. Im Gegenteil, der Bypass fördert den Autoverkehr in der Stadt statt das Umsteigen auf den ÖV. Die enormen Kosten könnten auf effizientere und zukunftsorientierte Projekte verteilt werden. Nur so erreicht der Zweck des Agglomerationsprogramms auch eine wirkliche Nachhaltigkeit.

Pro Bahn Sektion Zentralschweiz hat mit ihrer Stellungnahme verlangt, dass bei der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms die vorgängig erwähnten Forderungen berücksichtigt werden und somit auch eine sinnvolle Investitionspolitik betrieben wird. Marcel Homberger

## Neue Züge auf der Glacier-Express-Strecke

Der Klassiker der Eisenbahnstrecken hat Neues zu bieten: Zwischen St. Moritz und Zermatt verkehren neue Panoramawagen in erster und zweiter Klasse.

Seit dem 20. Mai 2006 verkehren auf der Glacier-Express-Strecke von St. Moritz nach Zermatt und umgekehrt täglich je zwei Premium-Glacier-Express-Züge in jeder Richtung. Diese komplett neuen Züge mit neuen Panoramawagen erster und zweiter Klasse sowie einem Servicewagen in der Zugmitte bieten einen Getränkeservice und eine frisch zubereitete Mahlzeit am Sitzplatz an. Sie sind die neuesten Vorzeigezüge der Rhätischen Bahn sowie der Matterhorn-Gotthard-Bahn. Das neue Innen- und Aussen-design fällt sofort auf.

### NEU FÜR DIE ZWEITE KLASSE

Die neuen von Stadler gebauten Panoramawagen sind grosszügig konzipiert und bieten in der ersten Klasse merklich mehr Reisekomfort als die bisherigen Panoramawagen. Das Sitzplatzangebot wurde von 48 Plätzen auf 36

reduziert, pro Zug werden zwei Erstklasswagen eingesetzt. Erstmals sind auch in zweiter Klasse Panoramawagen dabei, der Premium-Glacier-Express führt drei Panoramawagen zweiter Klasse. Die Leichtbauweise der Wagen erlaubt die Mitnahme von sechs Wagen auf der ganzen Strecke, auch über den 2033 Meter über Meer gelegenen Oberalppass. Die Züge werden in der Regel von den Hochleistungslokomotiven HGe 4/4 II gezogen, die auch eine erhöhte Geschwindigkeit auf den Zahnstangenabschnitten erlauben.

Die Reise von 291 Kilometern mit einer Fahrzeit von ungefähr sieben Stunden über 291 Brücken und durch 91 Tunnels gilt zu Recht als der Klassiker der Eisenbahnreisen. Der komfortable Zug führt durch ein Stück reiner Natur mit würzigen und urchigen Bergwäldern, stillen Alpweiden, rauschenden Bergbä-



Foto: Tiber Keller

Mit den neuen Wagen noch schöner: Eine Fahrt mit dem Glacier-Express.

chen durch traditionsreiche Bergtäler mit jahrhundertealter Kultur.

### ANSCHLUSSFAHRT

In Zermatt gehört als romantische Anschlussfahrt natürlich eine Fahrt mit der Bahn auf den Gornergrat, vorbei an lauschigen Arvenwäldern und duftenden Alpwiesen. Und wer das Besondere sucht,

übernachtet im neu renovierten Kulmhotel Gornergrat, im höchstgelegenen Hotel der Schweizer Alpen auf 3100 Metern über Meer. Das Erwachen am Morgen mit Blick auf das majestätische Matterhorn, die imposante Bergkette der 29 Viertausender und die reine Walliser Bergluft lassen einen die Hochgebirgswelt hautnah erleben und geniessen.

Edith Dutler

## Jetzt rückt Luzern näher zu Sursee heran

Sursee wird zu einer Drehscheibe im öffentlichen Verkehr der Zentralschweiz. Bereits heute hat der Bahnhof das zweitgrösste Passagiervolumen im Kanton Luzern, ab Ende 2006 sollen die Verbindungen noch besser werden.

Der Quantensprung in Bezug auf das Bahnangebot für Sursee ist mit der Einführung der ersten Etappe der Bahn 2000 kaum vollzogen, soll schon der nächste folgen. Ab Dezember 2006 soll ein zusätzlicher Regio-Shuttle hinzukommen, so dass Sursee künftig fünf Zugverbindungen pro Stunde nach Luzern erhält. Die Gemeinden zwischen Luzern und Sursee erhalten dadurch auf der S-Bahn-Linie 8 den Halbstundentakt und

schlanke Anschlüsse in Sursee auf die Intercitys nach Bern und in die Westschweiz.

Dazu ist der Bau eines 600 Meter langen dritten Gleises im Bahnhof Sursee nötig. Der bisherige Aussenperron wird zum Mittelperron, der mit einer Höhe von 55 Zentimetern bequemes Einsteigen erlauben wird. Parallel dazu modernisieren die SBB die Publikumsanlagen und die Stadt Sursee baut eine zweite Personenunterführung «Nord».

Der Kanton Luzern als Auslöser und Besteller dieses zusätzlichen Gleises beteiligt sich mit rund 70 Prozent oder 14,2 Millionen Franken. Den Rest übernehmen die SBB. Auch Sursee beteiligt sich an den Kosten. Die Stadt zahlt rund 3,05 Millionen Franken für die Anpassungsarbeiten der bestehenden Unterführung und finanziert die neue Unterführung «Nord».

Dank dem Zusammenspannen von Kanton Luzern,

Stadt Sursee und SBB kann Sursee zur Drehscheibe im ÖV werden. Sursee hat schon heute den Bahnhof mit dem zweitgrössten Passagiervolumen im Kanton mit einem Gesamtumsatz von rund zehn Millionen Franken im Jahr. Täglich reisen knapp 4000 Bahnfahrende nach Luzern und wieder zurück. Bald werden es mehr sein. Pro Bahn Sektion Zentralschweiz hofft, dass dieses Projekt Schule macht. Karin Blättler

## Bellinzona: Trasporti pubblici – ma siamo sicuri?

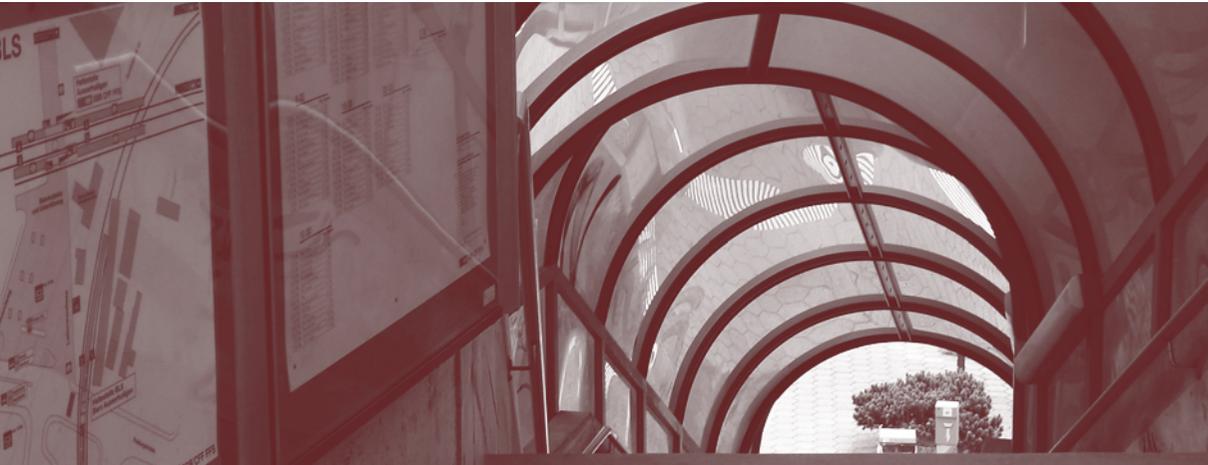


Foto: Brigitte Walser

Unübersichtliche und dunkle Anlagen verstärken das Gefühl von Unsicherheit.

Circa una trentina di persone hanno partecipato alla serata pubblica, organizzata dall'associazione ticinese degli utenti del trasporto pubblico (ASTUTI) e dal sindacato SEV. Erano presenti i rappresentanti delle maggiori imprese di trasporto pubblico (FFS, Auto-postale) e della polizia. Un titolo un po' ambiguo quello dato alla serata e forse anche un po' provocatorio, sembra quasi suggerire: «ma siamo sicuri di fare la cosa giusta, utilizzando il mezzo pubblico?»

Non si intendeva comunque mettere in dubbio la sicurezza tecnica dei veicoli e dei rotabili e nemmeno la certezza di arrivare puntuali alla meta. Di questo tutti erano sicuri, nessuno dubitava delle capacità tecniche e logistiche delle imprese di trasporto.

Quel che era in discussione era la tematica della sicurezza personale negli incontri con altre persone. Negli ultimi tempi sembra di assistere a una recrudescenza dell'aggressività. Se fino a qualche anno fa si trattava solo di vandalismi a carico del materiale rotabile e delle infrastrutture, ultimamente hanno fatto notizia vere e proprie aggressioni alle persone. Evidentemente questo non è solo un pro-

blema di trasporto pubblico ma interessa la società nel suo insieme.

### I DATI DEL FENOMENO

Alcuni dati, forniti dalla polizia, possono aiutarci a inquadrare il problema. I reati in relazione ai trasporti pubblici sono in aumento. Dal 2001 al 2005, in Ticino, i borseggi, p.es., sono passati da 20 a 66, i

furti da un centinaio a circa 200, le lesioni da 3 a 19, mentre le rapine sono rimaste costanti, attorno alla mezza dozzina. C'è quindi un reale aumento, che tocca non tanto l'interno dei veicoli stessi, ma le fermate, le stazioni e i dintorni. Le cifre restano comunque minime se confrontate alla massa di persone trasportate. Si assiste inoltre a un marcato aumento delle fasce

più giovani. E si nota molto meno rispetto dell'autorità rispetto al passato. Tutto questo ha portato a un sensibile aumento del senso soggettivo di insicurezza, la diminuzione del personale circolante e nelle stazioni ha indotto un senso di abbandono. Una petizione del sindacato SEV in reazione alle aggressioni al personale dei trasporti pubblici ha potuto raccogliere in poco tempo 10 000 firme. Le stesse imprese si sono rese conto del problema e si sono date da fare per contrastare questo fenomeno con una strategia basata su tre pilastri: prevenzione, mediazione, controllo.

### STRATEGIE DI PREVENZIONE

La prevenzione si basa su accorgimenti tecnici e misure pedagogiche. Accorgimenti architettonici come strutture più aperte, riduzione degli angoli discosti e delle nicchie iso-

## Bellinzona: Wie sicher sind wir?

Nicht um die technische Sicherheit drehte sich das Gespräch zum Thema «wie sicher sind wir?» am Treffen zwischen Benutzern und Transportunternehmen in Bellinzona. Inhalt des Gesprächs, an dem auch Vertreter der Polizei anwesend waren, war die Sicherheit der Passagiere unter den Mitreisenden. In letzter Zeit scheint die Aggressivität zugenommen zu haben. War diese früher eher an Vandalismus und Sachbeschädigung gekoppelt, so entsteht heute der Eindruck, sie richte sich vermehrt auch gegen Mitmenschen. Die Polizei bestätigte, dass Diebstähle und Körperverletzungen in den letzten Jahren zugenommen

haben. Die Bahnpolizei hat es zudem mit immer jüngeren Tätern zu tun. Fehlender Respekt bei Mitreisenden und die Tatsache, dass sowohl in den Zügen als auch an den Stationen immer weniger Personal eingesetzt wird, bestärken das Gefühl der Unsicherheit beim Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Dagegen wird etwas getan, die Strategie basiert auf drei Säulen: Prävention, Vermittlungsarbeit und Kontrolle. Bei der Prävention sind einerseits technische Anpassungen gemeint, etwa das Schaffen von offenen, übersichtlichen Räumen und beleuchteten Anlagen. Andererseits sollen pädagogische Mass-

nahmen wie der Schulzug präventiv wirken. Vermittlungsarbeit sollen so genannte grands Frères leisten, Jugendliche auf Arbeitssuche, die nach einer kurzen Schulung in den Zügen Konflikte schlichten. Kontrolle soll Sicherheitspersonal ausüben, das zu Zeiten und auf Linien mit erhöhtem Risiko eingesetzt wird.

Offenbar nützen diese Massnahmen: Seit 2003 sei eine Abnahme der Aggressivität spürbar. Es zeigt sich: Der öffentliche Verkehr ist nicht nur ein Mittel, um von einem Ort zum andern zu gelangen, sondern auch ein Ort der sozialen Integration und ein Abbild der Gesellschaft.

Übersetzung: bw

late, eliminazione degli scompartimenti, dovrebbero ridurre il senso di isolamento. Anche l'introduzione di punti di incontro riservati nei treni, concentrando le persone in una carrozza sola durante le corse poco frequentate, dovrebbero contribuire a questo effetto. Il miglioramento dell'illuminazione dovrebbe pure agire in questo senso.

L'attività pedagogica delle ferrovie si concentra sul treno-scuola. L'autopostale invece ha promosso attività di informazione presso le sedi scolastiche stesse. Gli stessi ragazzi di scuola fungono poi da formatori e regolatori della disciplina sugli autobus del trasporto allievi.

La mediazione è una strategia che è venuta ad aggiungersi di recente. Si tratta dei cosiddetti «grands frères», giovani alla ricerca di un impiego che vengono formati alle tecniche di mediazione e prevenzione di conflitti e che circolano nei treni. Infine il controllo: negli orari e nelle linee a maggior rischio, viene impiegato personale di sicurezza per la repressione e la denuncia dei trasgressori. Inoltre l'introduzione della video sorveglianza dovrebbe avere effetto dissuasivo.

#### CONCLUSIONE

Questi interventi sono stati coronati da successo e, a parti-

re dal 2003, si è potuto notare un'inversione di tendenza.

Una forte impressione ricavata dagli interventi di coloro che si erano occupati dei programmi di prevenzione e mediazione, stabilendo i contatti con i giovani per affrontare insieme la problematica, è l'entusiasmo mostrato per questo nuovo ruolo. Da un'iniziale scetticismo si è passati a un sincero piacere nell'entrare in contatto con realtà nuove, imparare un nuovo linguaggio, il gergo dei giovani.

Il trasporto pubblico quindi non è soltanto un mezzo per trasferirsi da una località all'altra ma un luogo di integrazione sociale.

Giovanni Ruggia



Foto: VBZ

## Zürich: Neue Trolleybusse

Nach einem sechswöchigen Probeinsatz des Trolleybusses mit den zwei Gelenken (Jumbo-Bus) der Transports publics genevois (TPG) haben die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) entschieden, 17 baugleiche Exemplare bei der Firma Hess in Bellach zu bestellen. Die Busse sollen ab Sommer 2007 geliefert werden und die riesigen Gefährte werden insbesondere auf der Buslinie 31 eingesetzt, wo Stehplätze heute an der Tagesordnung sind. Der neue Bus kann 200 Fahrgäste transportieren, 50 mehr als ein normaler Trolleybus.

Da die bestellten Zweigelenkbusse 25 Meter lang sind, müssen an einigen Haltestellen Anpassungen vorgenommen werden. Bei Bedarf kann auch die Linie 32 teilweise mit den Jumbo-Bussen betrieben werden.

Auf Probefahrten konnte sich Pro Bahn vom ruhigen Lauf und vom kundenfreundlichen Einstieg überzeugen, der zusätzliche Platz bedeutet eine eindeutige Komfortsteigerung.

Edwin Dutler

## Sektion Zürich unterstützt IG Tösstallinie

Der Verkehrsrat will noch in diesem Monat einen Entscheid fällen.

Der vor 15 Jahren eingeführte Bahnshuttle S 43, der heute werktags zusammen mit der S 26 einen Halbstundentakt zwischen Wald und Rüti bietet, soll gemäss Plänen des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 durch Busse ersetzt werden. Dagegen regt sich Widerstand. Die Busse konkurrenzieren die verbleibende S 26, sodass die Stilllegung der Bahnstrecke Bauma-Wald-Rüti drohe, lautet die Befürchtung der Gegner, die sich in der IG Tösstallinie zusammengeschlossen haben.

Wald habe eine Bahnlinie vor der Haustür. Die öffentliche Verkehrserschliessung müsse deshalb auch über die Bahn erfolgen. Mit dieser Meinung steht die IG nicht alleine da. Eine Petition an den Gemeinderat Wald für den Erhalt des Shuttles haben in kur-

zer Zeit 1259 Personen unterschrieben. Die IG schlägt nun eine Fahrplanversion «Aktuell plus optimiert» vor, welche es ermögliche, mit einem «hinkenden Halbstundentakt» die S 43 beizubehalten und erst noch eine Zugskomposition einzusparen. Nachdem der Fahrplan im März öffentlich aufgelegt worden war, entscheidet der Verkehrsrat noch diesen Monat über die Varianten.

#### AUSBAUSCHRITTE NÖTIG

Der Vorstand der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz hat bei einer Eingabe an die Regionale Verkehrskonferenz Zürcher Oberland dem Vorschlag «Aktuell-Plus optimiert» gegenüber dem Vorschlag des ZVV gemäss Entwurf vom 6. Februar den Vorzug gegeben. Er ist sich bewusst, dass der 20/40 Minu-

ten-Takt zwischen Wald und Rüti nicht wirklich befriedigen kann. Er erwartet deshalb, dass baldmöglichst die nötigen Ausbauschritte unternommen werden (Kreuzungsgleis in Gibswil), damit ein echter Halbstundentakt möglich wird.

Andererseits wurde festgestellt, dass beim Vorschlag des ZVV erhebliche Investitionen notwendig sein werden (zusätzliche Weichenverbindung in Seen, zusätzliche Aussenperrons in Rikon und Wila). Zudem müssen die neuen Kreuzungsstationen Wila und Rikon durchgehend bedient werden, was zusätzliche Kosten verursachen wird. Ausschlaggebend war auch der Umstand, dass während der Morgen- und Abendspitze auch Gelenkbusse zwischen Wald und Rüti die Passagiere nicht aufnehmen können.

Gerhard Bohli/bw

# Verzerrter Wettbewerb beim Verkehr

Sind die Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger dieselben? Nein, kommt eine vom Internationalen Eisenbahnverband initiierte Studie zum Schluss. Die Bahnen seien benachteiligt.



Fotos: Brigitte Walser

Nicht dieselben Startbedingungen: Schiff, ...



Auto ...



... und Busse haben einen Vorsprung.



Die Bahn bleibt wegen der schlechteren Rahmenbedingungen im Vergleich zu den andern im Rückstand.

Die Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes zielt auf effiziente Verkehrssysteme mit fairem Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Dies ist nur dann möglich, wenn Regulierung und Marktregeln fair sind und die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Akteuren nicht stören. Wettbewerbsverzerrungen erzeugen eine nicht effiziente Verkehrsaufteilung.

Eine vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) in Auftrag gegebene Studie untersuchte die Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Verkehrsmarkt (Facts on Competition in the European Transport Market, FACORA). Sie wurde von den beiden Instituten INFRAS (Zürich) und IWW (Universität Karlsruhe) durchgeführt und Ende 2004 veröffentlicht. Die Studie behandelt die Länder der «alten» EU sowie die Schweiz und Norwegen.

## SECHS SITUATIONEN

Trotz politischer Anstrengungen, besonders auf EU-Ebene, die Wettbewerbsverzerrungen zu reduzieren, herrscht weiterhin Handlungsbedarf. Die Studie FACORA untersuchte sechs verschiedene Wettbewerbssituationen:

- unterschiedliches Niveau der externen Kosten
- ungleiche Besteuerung (MWSt, Energie)
- Unterschiede bei Preissystemen/Infrastrukturbenutzungsgebühren (Maut)
- Unterschiede bei den Investitionen in die Infrastruktur
- Unterschiede bei staatlichen Zahlungen und Subventionen
- Unterschiede bei Sicher-

heits- und sozialen Standards und deren Überwachung

## EXTERNE KOSTEN, KLIMA

Die Studie liefert folgende Ergebnisse: Die niedrigen externen Kosten der Bahnen sind die wichtigste Wettbewerbsverzerrung insbesondere im Verhältnis zum Strassen- und Luftverkehr: Denn die durchschnittlichen externen Kosten des Strassenverkehrs sind vier- bis fünfmal höher als im Bahnverkehr.

Eine besondere Bedeutung kommt der Quantifizierung des Klimawandels zu, dieser ist inzwischen Realität und zeigt sich an immer häufigeren extremen Wettersituationen wie Hochwasser, Hitzewellen, Hurrikanen oder Schneechaos (zuletzt Anfang März in der Schweiz und im Schwarzwald).

## STEUERN, INFRASTRUKTUR

Die Frage der Besteuerung ist besonders relevant für die Mehrwertsteuer, von der der

*Die Fakten machen deutlich: Die Bahn ist extrem benachteiligt.*

Luftverkehr völlig befreit ist. In Deutschland sind 16 Prozent für die Bahn fällig, alle anderen Länder haben niedrigere Sätze oder aber haben ihre Bahn ganz ausgenommen (Dänemark, Irland und Grossbritannien).

Die meisten europäischen Bahnen sind von Energiesteuern befreit, dagegen ist in

Deutschland von den umweltverträglichen Bahnen sogar die zusätzliche Ökosteuer zu bezahlen.

Für die Nutzung der Infrastruktur haben die Bahnen transparente Preissysteme, die für das gesamte Netz gelten. Dies ist nicht der Fall bei der Strasse (Ausnahme LSVA in der Schweiz), wo häufig nur auf Autobahnen und in Deutschland nur für Lkw über 12 Tonnen eine Maut zu zahlen ist.

## SUBVENTION, KONTROLLE

Insbesondere für die Schweiz und Deutschland werden die Investitionen seit 1950 in die Infrastruktur von Strasse und Schiene verglichen. Bis etwa 1980 wurde die Schiene stark benachteiligt.

In verschiedenen Verkehrsbereichen werden beträchtliche Subventionen bezahlt, beispielsweise Regionalflughäfen an Billigluftlinien. Bahnen erhalten hohe staatliche Zahlungen, die jedoch weitgehend für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (beispielsweise öffentlicher Nahverkehr) gezahlt werden, das heisst, sie sind gerechtfertigt und stellen keine Subventionen dar.

Der Strassenverkehr profitiert von der ungenügenden Kontrolle der Sicherheits- und Sozialvorschriften (Überschreitung von Lenkzeiten, Höchstgeschwindigkeit und Überladung). Insgesamt resultieren daraus ungerechte Ersparnisse für den Lkw von immerhin 25 bis 30 Prozent.

Diese Fakten machen deutlich, dass die Bahnen extrem benachteiligt sind. Hinsichtlich der Strasse sind es be-

sonders die externen Kosten und die Sicherheits- und Sozialvorschriften, die ins Gewicht fallen. Bezüglich des Luftverkehrs sind Klimaveränderung (externe Kosten), Steuern und Subventionen besonders bedeutend. Zum Binnenschiff sind es die niedrigeren externen Kosten und der höhere Kostendeckungsgrad der Bahn, die sich negativ im Wettbewerb auswirken.

#### AUFRUF AN DIE POLITIK

Die Politik ist aufgerufen, diese Verzerrungen zu reduzieren. Die meisten der daraus resultierenden verkehrspoliti-

schen Forderungen werden seit Jahrzehnten auch von Pro

### *Nicht nur die nationale, auch die europäische Verkehrspolitik ist gefragt*

Bahn Deutschland und der Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik (GRV) erhoben:

- Externe Kosten internalisieren, das heisst Kostenwahrheit im Verkehr schaffen
- Steuern harmonisieren
- Lkw-Maut auf alle Strassen und ab 3,5 Tonnen ausdehnen

(Vorbild LSVA in der Schweiz); auch Maut für Pkw auf Autobahnen

- Für Erhalt sowie Aus- und Neubau des Schienennetzes (Strecken und Knoten) sind weiterhin hohe staatliche Investitionen erforderlich
- Subventionen an Billigflieger stoppen
- Sicherheits- und Sozialvorschriften bei Lkw und Bussen streng überwachen

#### INTERNATIONAL HANDELN

Neben der nationalen Verkehrspolitik ist auch die europäische Politik gefragt; insbesondere bei der Internalisie-

rung der externen Kosten, welche in die Wegekostenrichtlinie der EU (Eurovignette) aufzunehmen ist.

Bei den Wettbewerbsbedingungen geht es darum, gleiche und damit faire Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger zu schaffen – und zwar auf europäischer Ebene. Denn nur so wird es möglich sein, mehr Verkehr auf die umweltverträgliche Schiene zu lenken. Trotz knapper öffentlicher Kassen müssen Lösungen gefunden werden, um die notwendige Infrastruktur zu erhalten und auszubauen.

Gunther Ellwanger  
Vorsitzender der GRV

## Reisen – Punkten – Prämien einlösen

Bei internationalen Reisen mit dem Cisalpino werden Punkte gutgeschrieben.



Auch bei Cisalpino: Kunden können Punkte sammeln und sie in Geschenke, Essen im Speisewagen oder Fahrscheine umwandeln lassen.

Nicht nur bei den Fluggesellschaften, bei Migros und Coop, nein auch bei Eisenbahnreisen können Punkte gesammelt werden.

Bei allen internationalen Reisen mit den Cisalpino-Zügen (Triebzüge und Lokbespannte Züge) werden den Club-Cisalpino-Mitgliedern je nach Reisedistanz Punkte gut-

geschrieben. Für die Konsumation im Speisewagen erhält man ebenfalls Punkte.

#### ÜBERTRAGBAR

Die Punkte können in Geschenkartikel, Gratisessen im Speisewagen oder Gratisfahrtscheine umgewandelt werden. Das Übertragen der eige-

nen Punkte auf andere gemeinsame Mitreisende ist ebenfalls möglich. So kann das Punktekonto schnell anwachsen.

Die Mitgliedschaft im Club Cisalpino ist kostenlos, die Anmeldung kann jederzeit schriftlich oder per Internet erfolgen. Edwin Dutler  
Internet: [www.cisalpino.com](http://www.cisalpino.com)

## Horber Schientage

Staatliche Vorsorge – unternehmerische Freiheit – die Eisenbahn im Spannungsfeld: Mit diesem Motto greifen die 24. Horber Schienen-Tage vom 22. bis 26. November 2006 aktuelle Themen auf. Jetzt im Frühsommer laden wir Sie ein, Vorträge anzumelden. Bei der grössten jährlichen deutschsprachigen Veranstaltung rund um die Schiene werden Fachthemen zu Eisenbahn und Gesellschaft diskutiert. Der Veranstaltungsort Horb am Neckar liegt an der ICE-Strecke Zürich–Stuttgart, dort geht der Blick immer auch nach Süden. Wir freuen uns über Beiträge aus der Schweiz.  
**Rudolf Barth**

Der ausführliche Aufruf zur Vortragsanmeldung steht im Internet unter der Adresse <http://horber.schienen-tage.de>

# Durch Mulhouse fährt wieder eine Strassenbahn

Die Autobus-Ära ist zu Ende: Von fünf Uhr morgens bis Mitternacht verkehrt in Mulhouse das Tram. Kosten: 340 Millionen Euro.



Fotos: SITRAM

Alle sechs bis acht Minuten fährt in Mulhouse das Tram vorbei.



Das Tramnetz soll künftig ausgeweitet werden zum Tramtrain.

Mulhouse, der Eidgenossenschaft von 1515 bis 1798 zugewandter Ort, hat wieder eine Strassenbahn. Bereits ab 1882 wurde das erste Dampftram betrieben und 1894 elektrifiziert. Kurz vor dem Krieg 1938 wurde beschlossen das Tram einzustellen. Die Tramepoche in und um Mulhouse dauerte bis zum Frühjahr 1956, dann war Schluss. Ab 1947 gab es einen Trolleybusbetrieb, der 1968 zugunsten des Autobus-

ses völlig aufgegeben wurde. Nachdem die grosse Schwesterstadt Strassburg die Strassenbahn neu hatte bauen lassen und 1994 in Betrieb gesetzt hatte, konnte Mülhausen nicht zurückstehen. Dies umso mehr, als im nahen Basel das Tram nie aufgegeben wurde. Um die Jahrtausendwende wurden die Entscheide zum Neubau der Strassenbahn gefällt, und nun ist sie fertig. Künftig soll das Netz ausge-

weitert und ein Tramtrain realisiert werden. So soll die SNCF-Strecke ins Thurtal nach Thann und Kruth-Wildenstein nach dem Vorbild von Karlsruhe elektrifiziert und betrieben werden. Aus schweizerischer Sicht ist die Finanzierung bemerkenswert, denn hier sind für Strassenbahnprojekte kaum Mittel vom Bund zu bekommen.

Willi Rehmann

Internet: [www.tram-train.net](http://www.tram-train.net)

## Die technischen Details zum Tramtrain

**Zwei Linien** in Kreuzform, Nord-Süd, Ost-West, ca. 20 Kilometer Länge, 38 Stationen, davon 17 an der West-Ost-Strecke, 21 an der Süd-Nord-Strecke (mit Bahnhof SNCF/Anschluss Regio S-Bahn Basel). **Fahrzeuge:** 27 Zweirichtungswagen, Typ Alstom Citadis 302, Stadtbahnwagen

mit 100% Niederfluranteil, Länge: 32,5 m, Breite: 2,65 m, Platz für 231 Personen, davon 56 sitzend. **Betriebskonzept:** Ein Stadtbahnwagen alle 6-8 Minuten tagsüber, von fünf Uhr morgens bis Mitternacht. 87 000 Fahrgäste pro Tag werden ab 2010 erwartet. **Weiterausbau:** Tramtrain ins

Thurtal, Strecke SNCF/RFF rund 25 Kilometer, Netzlänge total 45 Kilometer. **Finanzierung:** rund 340 Millionen Euro, Finanzierung durch Europäische Union, Staat, Conseil Régional d'Alsace, Conseil Général du Haut-Rhin, Stadt Mulhouse und Gemeinden (Konsortium SITRAM). wr

# Vinschgerbahn: Eine Erfolgsgeschichte ohne Ende

Nach elf Monaten Betriebsdauer hat die Vinschgerbahn schon eine Million Passagiere befördert.

Wir haben in unserer Zeitschrift schon zweimal über die Vinschgerbahn Meran-Mals berichtet. Der Erfolg der Bahn geht weiter. Bereits nach elf Monaten Betriebsdauer konnte der einmillionste Fahrgast begrüsst werden. Dies ist umso bemerkenswerter, als zurzeit zwei Drittel der Schüler, für welche die Bahn eigentlich vorgesehen ist, aus Kapazitätsgründen immer noch mit Bussen befördert werden. Es wird Abhilfe geschaffen: Ab November kommen zu den acht bisherigen

GTW von Stadler vier weitere Triebwagen, sodass ab Dezember der Halbstundentakt zwischen Meran und Latsch eingeführt werden kann.

Fertig ausgebaut ist neu auch der durchgehende Veloweg Mals-Meran. Ein Mietvelo (Tipp: Mountainbike mieten) ist mit dem Eventticket für 14 Euro an den sechs grösseren Bahnhöfen der Strecke erhältlich. Das Eventticket gilt zusätzlich als Tageskarte auf der Strecke Mals-Meran.

Der neue Fahrplan erlaubt auch Rundreisen Landquart-



Foto: Bernhard Studer

Die Vinschgerbahn ist auf Erfolgskurs. Der Weg führt an der Churburg in Schluderns vorbei.

Scuol-Nauders-Mals-Meran und zurück nach Mals-Ofenpass-Landquart, da die Südtiroler Nahverkehrsgesellschaft

den Fahrplan auf das Postauto abgestimmt hat. Edith Dutler

Internet: [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) sowie [www.sad.it](http://www.sad.it) und [www.vinschgerbahn.it](http://www.vinschgerbahn.it)

## «Fahrplan: Der Kunde denkt anders»

Antwort auf den Leserbrief «Fahrplan: Wieso so kompliziert?» im InfoForum 01/06.



Keine einfache Frage: Wann beginnt der neue Tag?

Foto: SBB

Der Einsatz zugunsten des Kursbuches ist sehr wichtig. Der Vorschlag zu den Wochenendnachtzügen hingegen ist nicht kundengerecht. Der Vorschlag der Darstellung der nach Mitternacht verkehrenden Züge am Anfang jedes Feldes beziehungsweise des Abfahrtsplakates vereinfacht theoretisch die Darstellung. Der Wechsel des Tages um Mitternacht ist aber eine betriebliche Sicht, der Kunde denkt völlig anders. Für ihn endet der Tag, wenn er mit den letzten Zügen nach Hause

zurückgekehrt ist. Der Kunde sucht die letzten Züge des Tages am Ende des Feldes/Abfahrtsplakates. Abgesehen davon sind wegen der Feiertage sowieso spezielle Hinweiszeichen notwendig. Zu Recht kritisiert werden hingegen die Mängel betreffend Informationen über die Ausrüstung der Bahnhöfe. Im Ausland werden diese teilweise im Ortsverzeichnis oder einer separaten Tabelle angegeben (Rampe, Lift, Schalteröffnungszeiten).

Stephan Frei

## «Bessere Leistung dank Konkurrenz»

Leserbrief zum Nahverkehr in Thüringen.

Im letzten Jahr wurde im InfoForum über den Nahverkehr in Thüringen berichtet (InfoForum 01/05). Hier einige Ergänzungen: Die Erfurter Industriebahn (EIB) und die Südthüringenbahn (STB), sind Privatbahnen und fahren auf Strecken, welche früher durch die DB betrieben wurden. Diese Strecken wurden vom Bundesland ausgeschrieben und die beiden Bahnen haben dank guten Angeboten den Zuschlag bekommen. In Thüringen werden wie in andern Bundesländern auch Leistun-

gen des Regionalverkehrs ausgeschrieben. Bahnunternehmen können sich nicht auf ihren historisch gewachsenen Konzessionen ausruhen.

Das erstaunlich hohe Niveau, das der Nahverkehr in vielen Teilen Deutschlands erreicht, hat einen Grund: Die Besteller setzen zunehmend auf Ausschreibungen und Wettbewerb. Züge, die verdreht oder über Tage mit defekten Türen oder WC verkehren, werden von den Bestellern nicht akzeptiert und sind ein Kündigungsgrund für Verkehrsverträge.

Die Nordwestbahn bietet ihren Kunden in ihren Triebzügen Heissgetränkeautomaten, Billettautomaten und Kopfhöreranschlüsse an. Andere Bahnen bieten Ähnliches. Im Ruhrgebiet wurde der Zuschlag für das Emscher Ruhrthal Netz (RB 40+46) der neuen Bahngesellschaft Abellio gegeben. Diese wird die stärker frequentierte Linie 40

Essen-Bochum-Witten-Hagen mit Doppelstockzügen betreiben und hat, man staune, von vornherein den Einsatz von Zugbegleitung offeriert. Die Begründung ist folgende: Mehr Sicherheit, Kundenservice und weniger Vandalismus, dadurch weniger Kosten, mehr und zufriedene Kunden und dadurch mehr Einnahmen.

Mir scheint, dass Abellio und andere Bahnen in Deutschland begriffen haben, dass man dem Kunden mit sauberen komfortablen und modernen Fahrzeugen und gutem Service dienen muss, wenn man ihn halten oder gewinnen will. Unter diesem Aspekt ist eine Reise nach Thüringen nicht nur Eisenbahnfreunden, sondern auch Politikern zu empfehlen.

Rolf Schenk

Weitere Infos unter:  
[www.mehrbahnen.de](http://www.mehrbahnen.de)  
[www.connex-gruppe.de](http://www.connex-gruppe.de)  
[www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)

## Gönner und Sponsoren

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 Pro Bahn Schweiz Mitglied: Dübendorf, Elgg, Frauenfeld, Läuelfingen, Rafz, Rüti, Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.

gs graphic-studio gmbh  
 network publishing

Beauty mask Schminkstudio für SIE & IHN  
 Seebacherstr. 55, 8052 Zürich-Seebach; 079 456 56 56  
 Make-up für div. Anlässe



### Was sagen Sie?

Ihre Meinung, Kritik oder Anregungen interessieren uns. Schreiben Sie Ihren Leserbrief per Mail an: [info@pro-bahn.ch](mailto:info@pro-bahn.ch) oder per Post an: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich. **pbs**

# Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz

31 Delegierte und 8 Mitglieder ohne Stimmrecht versammelten sich am 22. April 2006 in Biasca.

Nach einer für viele sehr frühzeitigen Anreise am Morgen trafen die Delegierten und Gäste in Biasca ein, um mit dem Postauto zur Haltestelle Pollegio Infocentro Al Transit zu fahren. Dort folgte eine theoretische Einführung, bevor es hiess: «Helmfassen» und alle in einen Arbeitsstollen gefahren wurde, wo die Dimensionen des Projektes aus nächster Nähe sichtbar wurden.

Am Nachmittag fand die 9. ordentliche Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz statt, an der 31 Delegierte sowie 8 Mitglieder ohne Stimmrecht teilnahmen. Präsident Edwin Dutler berichtete dabei über die Neubesetzung der Redaktion des InfoForums durch Brigitte Walser. Er berichtete auch von der schwierigen Suche nach einem neuen Funktionsträger für Finanzen und Sekretariat und der Lösung, diese Funktion vorerst extern zu platzieren, unter Inkaufnahme von Entschädigungszahlungen.

Der Jahresbericht und die Jahresrechnung 2005 wurden oppositionslos genehmigt. Ein Antrag von Maria Senn, Sektion Zürich, welche dünneres Papier für das InfoForum verlangte, wurde einstimmig abgelehnt, da die Ersparnis pro Ausgabe nur 20 Franken betragen hätte.

## WAHLEN

Nachdem auch die Statutenrevisionen einstimmig genehmigt worden waren, stand das Traktandum Wahlen an. Für das Amt des Präsidenten stellte sich der bisherige Präsident, Edwin Dutler, wieder zur Verfügung. Aus der Versammlung wurde als Gegenkandidatin Karin Blättler, Präsidentin der Sektion Zentralschweiz, vorgeschlagen. In der Abstimmung erhielt Edwin Dutler 24 Stimmen, Karin Blättler 3 Stimmen und 4 Delegierte enthielten sich der Stimme. Bei den Wahlen für die übrigen Vorstandsmitglieder gab es grössere Mutatio-

nen. Bereits vor der DV waren 3 Rücktritte bekannt gegeben worden: Doris Lendenmann, welche das Rechnungswesen und die Verwaltung seit mehreren Jahren geleitet hatte, Gerhard Bohli, der sich neben seiner Vorstandstätigkeit in der Sektion auf die Ressorts Güterverkehr, Fahrplan und Dienstleistungen konzentrieren will, sowie Hans Schärer, der sich weiterhin als Präsident der Sektion Ostschweiz sowie als Leiter des Ressorts Güterverkehr engagiert. Nach der Nichtwahl als Präsidentin gab auch Karin Blättler bekannt, dass sie für den Zentralvorstand nicht zur Verfügung stehe. Aus der bisherigen Geschäftsleitung stellten sich Thomas Lendenmann und Silvio Tedaldi der Wiederwahl.

## SIEBEN IM VORSTAND

Die anwesenden Sektionspräsidenten hatten keine Mühe, neue, qualifizierte Sektionsmitglieder für den Zentralvorstand zu melden. Vorgeschla-

gen wurden Heinrich Estermann, Kurt Schreiber, Heinz Villa und Johann Holenweg. Ein Antrag aus der Versammlung, den neuen Zentralvorstand entgegen den Statuten auf 5 Mitglieder zu beschränken, wurde von der Versammlung mit 20 zu 7 Stimmen abgelehnt. In der Abstimmung für die Mitglieder des Zentralvorstandes wurden alle 6 vorgeschlagenen Mitglieder in globo gewählt (siehe unten).

## BUDGET GENEHMIGT

Für das Amt der Rechnungsrevisoren wurden die bisherigen Stefan Schweizer und Willi Blättler ohne Gegenstimme gewählt. Das Budget 2006 wurde genehmigt und die Delegierten unterstützen den Vorschlag der Geschäftsleitung, die Mitgliederbeiträge für 2007 gleich zu belassen mit Ausnahme der Kategorie AHV, welche leicht erhöht wurde. Nach etwas über zwei Stunden konnte der Präsident die DV schliessen. Edwin Dutler

## Pro Bahn Schweiz: Das ist der neue Zentralvorstand

An der Delegiertenversammlung wurden der Präsident und sechs Mitglieder des neuen Vorstandes gewählt.

Die Delegierten wählten an ihrer Versammlung zuerst den Präsidenten und anschliessend in globo die sechs Mitglieder des neuen Zentralvorstandes von Pro Bahn Schweiz:

Edwin Dutler, bisher, Präsident



Kurt Schreiber, neu, Vizepräsident



Thomas Lendenmann, bisher, Sekretär



Silvio Tedaldi, bisher, Projekte



Johann Holenweg, neu, Finanzen



Heinrich Estermann, neu, Ressort und Sektionen



Heinz Villa, neu, Marketing



## Sektion Ostschweiz: Ab ins Appenzellerland

Rückblick auf die Mitgliederversammlung 2006.

In St.Gallen wurden wir von der Geschäftsführerin der Trogenerbahn (TB), Melitta Sutter, begrüsst. Anschliessend fuhren wir nach Speicher ins Depot. Dort erfuhren wir viel über Geschichte und Service der TB, deren Fusion mit den Appenzellerbahnen, der Rorschach-Heiden-Bahn und der Rheineck-Walzenhausen-Bahn bevorsteht.

Nach dem Mittagessen wendeten wir uns den statu-

tarischen Traktanden zu. Diese wurden im Sinne des Vorstandes verabschiedet und alle Mandatsträger in ihren Ämtern bestätigt. Die Versammlung beschloss den Austritt vom Komitee Variante 20 im Kanton Glarus und stimmte dem Beitritt zur Plattform Zu(g)kraft Euregio Bodensee zu. Deren Hauptziel ist eine länderübergreifende S-Bahn. Auch die Porta Alpina wurde kurz angesprochen

und der Vorstand gebeten, sich dafür einzusetzen, dass die Projektkosten sich nicht auf den übrigen Schienenverkehr im Kanton Graubünden auswirken und dass die Budgets an die RhB nicht gekürzt werden. Besorgt zeigte sich die Versammlung ausserdem über die Zukunft der Frauenfeld-Wil-Bahn, wird doch in einer Studie deren Weiterbestand hinterfragt.

Hans Schärer

## Sektion Espace Mittelland fuhr bis Oberburg

Rückblick auf die Mitgliederversammlung vom 4. März.

Präsident Aldo Hänni empfing in Oberburg 22 Personen, noch nie nahmen so viele Mitglieder an einer Versammlung teil. Berichten konnte Aldo Hänni fast nur Positives. Die Sektion ist vertreten bei Tram Bern-West, in der S-Bahn-Begleitgruppenkommission, in der Interligne Bienne-Belfort und in fast sämtlichen Regio-

nalverkehrs-konferenzen. Auch beim neuen Tarifverbund Libero äusserte ProBEM ihre Anliegen. Weiter wurden Kontakte zu Partnerorganisationen aufgebaut. Im Vorstand gab es zwei Änderungen. Sekretär und Protokollführer Bernhard Ledermann trat aus beruflichen und gesundheitlichen Gründen nach

sieben Jahren und Claude Angeloz aus beruflichen und familiären Gründen nach einem Jahr zurück. Sie wurden ersetzt durch Peter Schläppi und Otto Metzger. Nach dem Mittagessen wurde die Werkstätte des RM unter der interessanten Führung von Matthias Handschin besucht.

Bernhard Ledermann

## Sektion Zürich wählte und informierte in Wollishofen

Rückblick auf die Mitgliederversammlung vom 5. April.

31 Teilnehmer besuchten die Versammlung in Wollishofen, die erstmals vom neuen Präsidenten Adriano Diolaiuti geleitet wurde. Der Präsident informierte über die Tätigkeiten des letzten Jahres, insbesondere über das Gespräch einer Delegation des Vorstandes mit der Direktion des ZVV, bei dem Billettangebot, Information der Fahrgäste, Sicherheit und Kapazitätsprobleme bei der Infrastruktur Thema

gewesen waren. Ein ähnliches Gespräch sei auch mit der Direktion der Regionalbahn Turbo geführt worden. Thema dort waren die Abgrenzung ZVV/ Turbo, Bedienung von Stationen, Sauberkeit der Fahrzeuge und Schneeräumung. Ein Thema des letzten Jahres seien auch die Sparmassnahmen im Kanton Zürich gewesen, informierte Diolaiuti weiter. Für die Jahre 2005 bis 2009 müsse der ZVV

jährlich bis zu 10 Millionen Franken einsparen. Die Sektion Zürich akzeptiere deshalb die vom ZVV vorgesehene Angebotskürzung im Sihltal. Was das Tösstal betreffe, so habe der Vorstand das Projekt des ZVV mit jenem der IG Tösstallinie verglichen und beschlossen, diesem privaten Projekt den Vorzug zu geben, weil es den «Abbau des Schienenverkehrs und die Aufblähung des Strassenverkehrs» bekämpfe.

Die Mitgliederzahl hat sich im letzten Jahr um 2 auf 446 erhöht. Die Jahresrechnung 2005 schliesst bei Einnahmen von 3513 Franken mit einem Überschuss von 1025 Franken ab.

Christof und Annemarie Pfeiffer haben ihren Rücktritt erklärt. Kurt Schreiber wurde deshalb neu zum Vizepräsidenten und Gerhard Bohli interimswise zum Kassier gewählt. Kurt Senn

### Kontakte

#### GESCHÄFTSLEITUNG

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

#### OSTSCHWEIZ

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

#### ESPACE MITTELLAND

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

#### ZÜRICH

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

#### NORDWESTSCHWEIZ

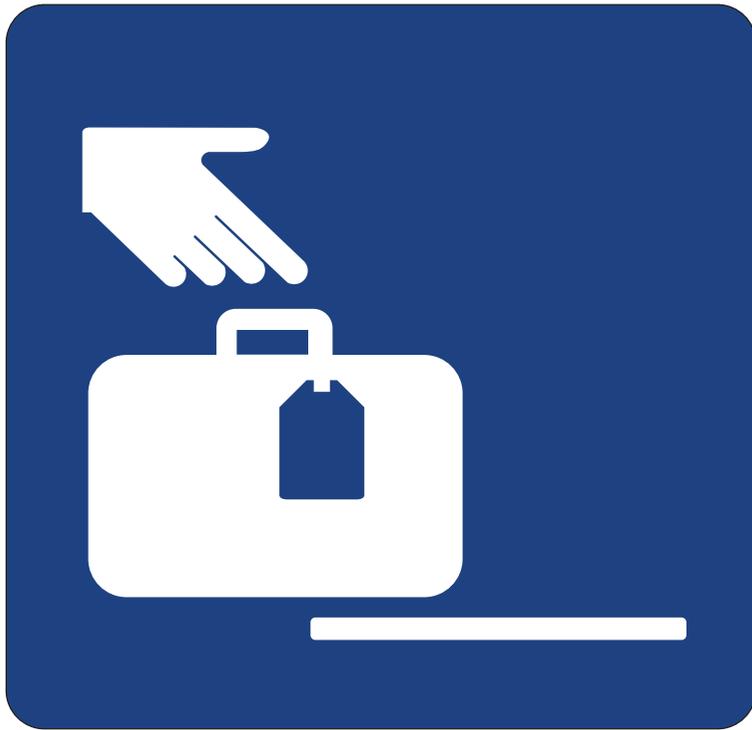
**Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz**  
Postfach 3834, 4002 Basel

#### 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



# Deponieren Sie Ihre Anliegen bei uns!



**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 2006 am meisten Mitglieder geworben haben, erhalten **zusätzlich** eine SBB-Tageskarte (1. Klasse)!

Melden Sie Neumitglieder direkt auf unserer Homepage [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) an oder senden Sie unten stehenden Talon ein.

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

**Name/Vorname:** \_\_\_\_\_

**Adresse:** \_\_\_\_\_

**PLZ/Ort:** \_\_\_\_\_

**empfohlen durch (Name, Adresse):** \_\_\_\_\_

Talon einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich; [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)