



Volle Züge – glückliche Kunden?

Erneut legen die SBB ein Rekordergebnis vor. Die enorme Belastung für Rollmaterial und Personal führt jedoch zu Qualitätsmängeln. Investitionen sind dringend nötig.

Bild: SBB

An der Bilanzmedienkonferenz für das Jahr 2007 konnten die SBB einmal mehr mit Rekordzahlen aufwarten. Das Netz wird vom Güter- sowie

vom Personenverkehr immer stärker beansprucht, die Netzauslastung ist um 1,8 Prozent auf 154,7 Millionen Trassenkilometer gestiegen.

betrug gegenüber dem Vorjahr 30 Prozent. Die positive Entwicklung dürfte sich in Zukunft fortsetzen. In der Disziplin Bahnfahren können die Schweizer den Gewinn der Europameisterschaft jedoch für sich verbuchen.

langjährige Benutzer der SBB erleben am eigenen Leib, was es bedeutet, wenn auch das letzte Rad im Einsatz ist. Und dies ist tatsächlich so, viele Züge sind (über)voll, die maximale Zuglänge wird ausgenutzt, untätige Reservekompositionen sucht man in den Bahnhöfen vergebens. Durch die enorme Belastung von Rollmaterial und Personal sind auch öfter kleinere und teilweise auch grössere Qualitätsmängel feststellbar, Qualitätsmängel, die es bei den guten alten SBB nicht gegeben hat. Es rächt sich auch, dass bei Infrastrukturbauten der «Rotstiftoptimierer» immer wieder eine Weichenverbindung findet, die man aus Kostengründen vorerst einmal weglassen könnte. Der nachträgliche Einbau unter laufendem Betrieb bringt dann die sattem bekannten Signalstörungen – Zürich Stadelhofen lässt grüssen.

Fortsetzung auf Seite 2

Inhalt

Thema: Volle Züge

Was die Rekordzahlen für die Kunden bedeuten – Angebot und Nachfrage – Schweiz hat Nase vorn – Kommentar 1-3

Aktuell

Notstand im Zug: Fehlende Toiletten und ihre Folgen 5

Unterschriften für Haltestellen im Simmental 6

Der Rowan-Zug der Jungfraubahn hält im Museum 7

Hintergrund

Ausbau im Glarnerland: Geplant, aber nicht möglich 14+15

International

Wie man Sloweniens Geschichte erfahren kann 17

Aus den Sektionen

Lugano: La voce degli utenti 19

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz .. 2/23

ALLE WOLLEN INS WALLIS

Noch nie sind so viele Fahrgäste mit den SBB gereist. Die Personenzahlen nahmen um 6,1 Prozent zu, insgesamt transportierten die SBB im Jahre 2007 306,7 Millionen Reisende. Bei diesen Zahlen ist noch zu berücksichtigen, dass der Mehrverkehr durch den Lötschberg-Basistunnel nur in der zweiten Hälfte des Monats Dezember 2007 berücksichtigt wurde, der Grossverkehr der Wintermonate wird erst in der nächsten Jahresrechnung zum Tragen kommen. Allein im Februar 2008 wurde eine neue Rekordzahl von Reisenden verzeichnet, die in die Winter-sportgebiete gefahren sind, der Mehrverkehr ins Wallis

Die Personenkilometer erhöhten sich im Fernverkehr um 5,4 Prozent, im Regionalverkehr um 8,2 Prozent. Der Marktanteil der Bahn erhöhte sich von 33,6 auf 34,6 Prozent. Auf der anderen Seite wurde der Personalbestand der SBB erneut reduziert, letztes Jahr um 1,8 Prozent.

DAS LETZTE RAD IM EINSATZ

Soweit zu den nüchternen Zahlen. Aber was bedeuten sie für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs? Es ist nicht wegzudiskutieren, dass der erneute Verkehrszuwachs im Personenverkehr stark spürbar ist. Gerade regelmässige und



Bild: pbs

Editorial

Was beim Generalstreik 1918 nicht passiert ist, wurde diesen Frühling im Tessin nachgeholt. Während eines Monats wurde im Betriebswerk Bellinzona der SBB gestreikt. Auslöser war die Bekanntmachung einer Entscheidung, zu deren Lösungsfindung nicht weniger als fünf Beraterfirmen mitgewirkt haben. Das Ergebnis dieser teuren Studie lautete: Restrukturierung, Outsourcing und Personalabbau – die Musterproblemlösung gemäss HSG-Lehrbuch 1. Semester. Wir erinnern uns, beim Untergang der traditionsreichen Swissair gaben sich die Beraterteams auch gegenseitig die Klinke in die Hand und haben unsere Fluggesellschaft in den Tod geritten. Fachwissen, Sozialkompetenz und das Gespür für regionale Befindlichkeiten sind bei diesen Personen nicht vorhanden. Es bleibt zu hoffen, dass die SBB aus diesem Debakel etwas gelernt haben, sich nun schnellstens von dieser «Beraterkaste» verabschieden und dass wieder die eigenen Fachleute zum Zuge kommen. Solche Spezialisten gibt es im öffentlichen Verkehr in der Schweiz genügend, sonst würde das dichteste Zugsystem der Welt nicht so perfekt funktionieren.

Edwin Dutler, Präsident

Fortsetzung von Seite 1

Der prunkvoll eingeweihte neue Bahnhof Visp scheint auch ein «Rotstiftopfer» zu sein. Wie wurde uns bei der ersten Präsentation so schön demonstriert, wie das perongleiche Umsteigen von Bern ins Unterwallis und umgekehrt funktioniert, die Realität ist jetzt leider anders. Diese Aufstellung liesse sich beliebig vergrössern – Pro Bahn Schweiz liefert den SBB gerne weitere Umsteige-Unzulänglichkeiten. Bei der Division Infrastruktur kommen die Bedürfnisse der Betriebsabwicklung einfach vor den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden.

BLICK IN DIE ZUKUNFT

Verbesserungen für die Fahrgäste soll ja in Zukunft das Projekt ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) bringen. Diese Projekte waren ursprünglich im Konzept Bahn 2000 enthalten. Nach einer Volksabstimmung hiessen die Projekte dann Bahn 2000 2. Etappe. Da auch hier nicht alle notwendigen Projekte Platz hatten, gab es erneut eine Namensrevision, nun heisst das Vorhaben Projekt ZEB. Die vornehme Zurückhaltung der SBB gegenüber ihrem Eigner, dem Bund, führte dazu, dass die SBB verpflichtet wurden, mit einem Kostenrahmen von 5,2 Milliarden Franken die absolut betriebsnotwendigen Projekte so zu planen, damit die dem Volk ursprünglich einmal vorgeschlagenen Verbesserungen mehr oder weniger realisiert werden können. Wie dann die Zusatzbotschaft des Bundesrates aussieht, werden wir zu gegebener Zeit sehen. Der Erfolg mit der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist sowie mit dem Lötschberg-Basistun-

nel zeigt, dass die Bahn dann den Vorzug erhält, wenn sie gegenüber dem Auto zeitlich konkurrenzfähig ist. Deshalb darf auch ein Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels kein Tabu sein. Wenn man alle notwendigen Ausbauten realisieren möchte, und zwar inklusive Zimmerberg- und Wisenbergertunnel, braucht man für den Personenverkehr 10 Milliarden Franken, der Güterverkehr bräuchte weitere 5 Milliarden.

SBB MÜSSEN INVESTIEREN

Aber auch die SBB müssen dringend investieren, und zwar ins Rollmaterial. Neben den bereits vorgesehenen Triebzügen für die S-Bahn Zürich sind im Fernverkehr zusätzliche Doppelstockkompositionen unabdingbar. Wir warten gespannt auf eine Bestellung.

Das Nachfragewachstum im Personenverkehr wird auch in den kommenden Jahren ansteigen. Um dieses Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr überhaupt bewältigen zu können, müssen Investitionen bei der Infrastruktur und beim Rollmaterial früher vorgenommen werden, als die SBB ursprünglich angenommen haben. Ohne diese Investitionen ist die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs als wichtigster Verkehrsträger in den Ballungsräumen in Frage gestellt und eine Hypothek für die schweizerische Volkswirtschaft. Und aus Kundensicht sollte auch der stetige Personalabbau einmal ein Ende haben, der Reisende begrüsst und wünscht es, in den Bahnhöfen und den Zügen nicht nur Automaten und Videoüberwachungen vorzufinden, sondern vermehrt das kompetente und geschätzte Personal der Transportunternehmungen anzutreffen. Edwin Dutler

Impressum

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

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

MITARBEIT

Edith Dutler, Edwin Dutler (DUT),
Aldo Hänni, Marcel Homberger,
Willi Rehmann, Hans Rothen,
Giovanni Ruggia, Hans Schärer
(HS), Kurt Senn, Kurt Schreiber
(KS)

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

DRUCK

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

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

2400 Exemplare

4 x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABEN

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

Nummer 3/08: 19. Sept. 2008
(Inserateschluss: 15. Aug. 2008)

Nummer 4/08: 5. Dez. 2008
(Inserateschluss: 31. Okt. 2008)



Bild: SBB

Schweiz hat die Nase vorn

In der Eisenbahnstatistik 2006 des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) liegt die Schweiz mit durchschnittlich 93,8 Zügen pro Tag und Strecke weltweit an der Spitze. Ihr folgt Japan mit 75,3 Zügen pro Tag. Dies teilt der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) mit. Als nächstes europäisches Land folgen die Niederlande mit 71,0 Zügen. Dänemark weist 55,8 Züge auf, während Österreich, Deutschland und Luxemburg alle rund 47 Züge zu Protokoll geben. Die Schweizer Bahnen sind schon bei der Anzahl Fahrten pro Einwohner und Jahr Europameister und bei den auf dem Schienennetz zurückgelegten Kilometern pro Einwohner und Jahr Weltmeister. 93,8 Züge pro Tag und Strecke ergeben alle 12 Minuten einen Zug auf allen schweizerischen Bahnstrecken. Bei der Berechnung sind nur jene Bahnen berücksichtigt, die beim Internationalen Eisenbahnverband (UIC) Mitglied sind. Das sind in der Regel die nationalen oder staatlichen Eisenbahngesellschaften. In der Schweiz gehören neben den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auch die BLS Lötschbergbahn, BLS Cargo sowie Cisalpino AG dazu.

pbs

Öffentlicher Verkehr im Aufwind

Einem besseren Angebot folgt eine grössere Nachfrage. Das Beispiel aus Zug.

Was ein attraktives Angebotskonzept, kombiniert mit einem intelligenten Verkehrsverbund bewirkt, zeigt sich im Kanton Zug eindrucklich. Jahrelang lag die jährliche Frequenzsteigerung bei bescheidenen 1,5 Prozent, in den letzten drei Jahren, das heisst seit Einführung der Stadtbahn Zug und dem Tarifverbund, sind die Fahrgastzahlen um 15,7 Prozent gestiegen. In die-

sen Zahlen sind die Reisenden, welche innerhalb des Kantons Zug die Fernverkehrszüge der SBB benützt haben, nicht enthalten.

Die Verantwortlichen im Kanton Zug sind über diese Entwicklung natürlich sehr erfreut. Hans-Kaspar Weber, der Leiter des Amtes für den öffentlichen Verkehr, erklärt: «Die vom Kanton Zug getätigten Investitionen in die Stadt-

bahn und ins Bussystem zeigen ihre Wirkung. Auch finanziell hat sich das Engagement des Kantons Zug in den öffentlichen Verkehr gelohnt. Seit der Einführung des neuen Angebotskonzeptes «Bahn und Bus aus einem Guss» im Dezember 2004 hat der Umsatz des Tarifverbunds sogar um beachtenswerte 23,5 Prozent zugenommen.»

Edwin Dutler



Bild: SBB

Volle Züge wie hier auf dem Weg ins Wallis sind immer mehr die Regel denn die Ausnahme.

Kommentar von Pro Bahn

Obschon der Zusammenhang zwischen einem attraktiven Angebot und einem intelligenten Verkehrsverbund auch im Kanton Zug offensichtlich ist, hindert dies Finanzminister Hans-Rudolf Merz nicht daran, im neuesten Sparkatalog wieder den öffentlichen Verkehr abzustrafen und mit massiven Kürzungen und Einsparungen zu drohen. Einmal mehr sind Abstriche beim öffentlichen Verkehr angesagt. Seine Vorschläge sind jedoch so alt, untauglich und unrealistisch wie bisher und führen nicht zum Ziel. Es ist für unseren Finanzminister attraktiver, Steuererleichterungen für Grosskonzerne und Banken zu realisieren, der öffentliche Verkehr zählt ja nicht zu seinen Kernkompetenzen. Pro Bahn Schweiz hofft auf einen massiven Widerstand der Vertreterinnen und Vertreter im eidgenössischen Parlament. Das prognostizierte Verkehrswachstum kann auch in ländlichen Regionen in Zukunft nur durch sinnvolle Verkehrskonzepte, integriert in einem Verkehrsverbund, bewältigt werden. Und Kantonsregierungen, welche die Einführung respektive den Ausbau von Verkehrsverbänden und attraktiven Angebotskonzepten verhindern und einseitig auf die Strasse setzen, sollten bei den nächsten Wahlen ersetzt werden. Wir sind es unseren Nachkommen einfach schuldig, dass wir ihnen nicht eine verbetonierte und asphaltierte Schweiz als Erbe zurücklassen.

Edwin Dutler

Fundgrube Internet: Neue Online-Dienste der SBB

Die SBB bieten im Internet einen sehr empfehlenswerten «Freizeitideenfinder» an. Beim Ticketshop auf der SBB-Website sind allerdings noch Verbesserungen nötig.



Ausflugsideen samt allen nötigen Informationen: Ein Angebot der SBB.

In den letzten Monaten haben die SBB ihre Dienstleistungen auf dem Internet ausgebaut. Unter www.railaway.ch/deutsch/home/ können sich die Kundinnen und Kunden von einem «Freizeitideenfinder» inspirieren lassen. Das Angebot ist riesig, selbst Reiseprofis finden interessante Anregungen und Neues. Erlebnisfahrten können direkt online gebucht werden.

ZUSATZLEISTUNGEN

Generell reisen RailAway-Kunden günstiger. Aber auch Generalabonnement-Besitzer profitieren von den meisten RailAway-Angeboten, diese erhalten in der Regel Zusatz-

leistungen, sofern der Eintritt am Abgangsbahnhof gelöst wird.

Unter www.sbb.ch können unter der Rubrik Ticket Shop und Europareisen neu Billette nach verschiedenen Destinationen direkt gekauft werden oder man kann Preisauskünfte einholen. Bemerkenswert ist, dass es auch möglich ist, Billette mit Umsteigebeziehungen, zum Beispiel Rom oder London, zu kaufen.

EINIGE SCHWACHPUNKTE

Beim Ticketshop für Europareisen sind allerdings noch Verbesserungen notwendig. Der erste Schwachpunkt ist der verlangte Preis. Bei den

heute leider üblichen Globalpreistickets muss zuerst immer der gewünschte Zug bestimmt werden. Und in der Regel ist eine Verbindung günstiger, je früher gebucht wird. Aber im Fahrplan der SBB sind die Züge noch nicht vorhanden und so kann dann vielfach nur noch zum teuren Normaltarif gebucht werden.

Die zweite Verbesserung ist für Interrail-Reisende dringend notwendig. Hier sind die Vergünstigungen für Pass-Inhaber zu berücksichtigen und es muss auch möglich sein, nur einen Sitzplatz zu reservieren.

Edwin Dutler

www.railaway.ch/deutsch/home/
www.sbb.ch, Rubrik Ticketshop

SBB Historic feiert grosse Jubiläen

Die Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic) konnte an ihrer Jahresmedienkonferenz in Winterthur auf eines der erfolgreichsten Jahre seit ihrer Gründung zurückblicken. «125 Jahre Gotthardbahn» war im Jahre 2007 für die Stiftung das prägende Ereignis.

Auch die Feierlichkeiten zum Anlass «50 Jahre Trans Europ Express» haben ein positives Echo ausgelöst. Zudem wurde letztes Jahr der neu gegründete Gönnerverein von SBB Historic lanciert. Die ideale und materielle Unterstützung der Stiftung durch den Gönnerverein soll dazu dienen, besonders aufwändige Projekte wie Revisionen und Restaurationen von Rollmaterial zu finanzieren.

In diesem Jahr stehen wieder einige Events und Erlebnisfahrten auf dem Programm. So werden neu Führerstands-fahrten in ganz kleinen Gruppen durch das Tösstal und das Toggenburg mit dem Bfe 4/4 1643, dem «Wyländerli», angeboten und im Herbst wird das Jubiläum «150 Jahre Zürich-Bern» gefeiert. Als weitere Attraktion zeigt SBB Historic im Bahn-Treff in Interlaken die Sonderausstellung «Eine Trouvaille von 1947», eine Neuauflage von 100 Jahre Eisenbahn.

Die privatrechtliche Stiftung Historisches Erbe der SBB wurde im Jahr 2001 gegründet. Sie soll zur Erhaltung der Geschichte der SBB beitragen.

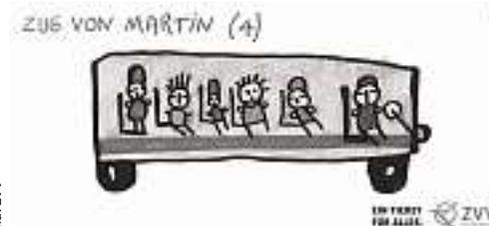
Edwin Dutler

www.sbbhistoric.ch

Unterwegs mit dem Zürcher Ferienpass

Im InfoForum 4/07 wurde über die erfolgreich abgelaufene Ferienpassaktion des ZVV während der Sommerferien 2007 berichtet. Für 2008 ist eine Neuauflage vorgesehen, und zwar in Zusammenarbeit mit Pro Juventute. Mit dem «ZVV-FerienPass» (ehemals «ZVV-SummerPass») können alle Schülerinnen und Schüler für 20 Franken während der Sommerferien den öffentlichen Verkehr im Raum Zürich kennenlernen und auch selbstständig unterwegs sein.

Inbegriffen sind unbefristete Eintritte in den Zoo Zürich, ins Technorama, ins Sauriermuseum Aathal sowie in die Block Sportanlagen in Winterthur. Der «ZVV-FerienPass» wird ergänzt durch die



Kinder lernen den öffentlichen Verkehr kennen.

vielfältigen Angebote des «pro juventute FerienSpas», welche über die Internet-Plattform www.ferienpass-zh.ch der Pro Juventute gebucht werden können. Dabei stehen über hundert vielseitige Ferienaktivitäten zur Verfügung: von Naturerlebnissen über Sport, Tiere, Kochen bis zu Kreativwerkstätten. Alle Angebote sind seit Ende Mai 2008 zu unterschiedlichen Preisen individuell buchbar.

Kurt Schreiber

Die weite Reise bis zur nächsten Toilette

Wenn einer einmal muss ... so muss der ganze Bus. Dieser Spruch ist bekannt, die damit verbundenen Gefühle sind es wesentlich weniger. Reicht es noch bis zur Toilette? Gerade ältere Menschen sind immer wieder mit dieser Frage konfrontiert. Je nach Situation ist sogar Improvisation angesagt, wie nachstehende Erfahrung mit der Vitznau-Rigi-Bahn zeigt.

Ein älterer Herr war mit seinem Enkel unterwegs. Vor Abfahrt des Zuges die obligate Frage: «Musst du noch aufs WC?» – «Nein – nicht nötig», so die Antwort. Kurz vor der Abfahrt neue Durchsage des Kleinen: «Ich muss doch.» Also den Zug fahren lassen, den nächsten nehmen, denn die Vitznau-Rigi-Bahn hat keine Toiletten. Die 40 Minuten bis zur Fahrt des nächsten Zuges werden im Restaurant vertrieben, bei einem Mineralwasser für den Enkel und einem Bier für den Begleiter. Vorher aber noch auf die Toilette, denn man kann ja nie wissen ...

DIE NOT IM ZUG

Etwa zehn Minuten nach Abfahrt des Zuges der Enkel zum Grossvater: «Du, ich muss dringend auf die Toilette.» – «Flüssig oder fest?» – «Flüssig.» Weit und breit keine Toilette im Zug – schliesslich ist es ein Sommerwagen – guter Rat ist teuer. Als Erstes werden einmal gute Sprüche geklopft und dem Vierjährigen zugeredet, er möge doch verklemmen. Die Bewegungen des Kleinen deuten aber unmissverständlich auf ein Problem hin – ein Reisender meint zum Begleiter: «Sie – ich glaube, der muss wirklich.» Das wusste der Grossvater selbstverständlich auch. Nur was tun? Die Sache in die Hose gehen lassen? Oder auf den Wagenboden? Den Kleinen zwecks seitlicher Entlastung aufs Fensterbrett setzen? Glücklicherweise war da noch eine halbvolle Coca-Cola-Flasche dabei. Ausleeren, die übrigen Reisenden

bitten, die wunderschöne Aussicht Richtung Vierwaldstättersee zu geniessen, dem Jungen die Hosen herunter und ihn das Geschäft verrichten lassen. (Der Inhalt der Coca-Cola-Flasche wurde in der nächsten Toilettenanlage fachgerecht entsorgt.)

blematik wie geschildert konfrontiert. Mit unmittelbaren Verbesserungen kann nicht gerechnet werden, denn während eines Gesprächs mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat Direktor Franz Kagerbauer unmissverständlich erklärt, dass ein Einbau einer

ten. Zugegeben, die von den SBB und Thurbo angegebene Ausfallquote von drei Prozent ist erfreulich niedrig – ebenso seien die Bemühungen zur sofortigen Reparatur einer defektiven WC-Anlage ausdrücklich anerkannt. Da aber je nach Bahnhof keine «Entlastungsmöglichkeit» besteht, wird diese erfreulich niedrige Ausfallquote eben doch relativiert.

1 WC, 450 PASSAGIERE

Erinnern wir uns: Früher bestand eine Zugkomposition aus drei bis vier Personenwagen, die achtzig Leute aufnehmen können – jeder mit mindestens einer Toilette. Das Verhältnis beträgt also 1 : 80. Je nach Komposition erhöht es sich heute auf bis zu 1 : 450. Das kann die Lösung nicht sein.

Es ist bekannt, dass WCs leider immer Vandalenakten zum Opfer fallen – dies soll und darf aber kein Grund sein, sie insbesondere an Bahnhöfen einfach ersatzlos aufzuheben. Vielmehr soll eine adäquate Überwachung eingerichtet werden, die Missbräuche verhindert und Fehlbräue zur Rechenschaft zieht. Selbstverständlich soll und darf für die Benützung auf den Bahnhöfen eine Gebühr erhoben werden. In diesem Sinne fordert Pro Bahn Schweiz die Reaktivierung der geschlossenen Toiletten auf allen Bahnhöfen während der ganzen Betriebszeit. Auf diese Weise lassen sich die Folgen eines defekten einzigen WCs im Zug in Grenzen halten.

Kurt Schreiber



Diese wahre und amüsante Geschichte trägt sich tagtäglich in unseren Zügen zu. Nur wird sie nicht als amüsant, sondern als sehr bemühend empfunden. So ist bei den neuen Doppelstock-Triebzügen DTZ 514 für 450 Leute eine einzige Toilette vorhanden, ein grosser «Tanzsaal» zwar (wegen des Behindertengleichstellungsgesetzes), aber eben nur einmal. Der nächste Bahnhof ist zwar nicht weit – aber dort ist das WC in aller Regel geschlossen und so ist der gestresste Zeitgenosse mit der gleichen Pro-

blematik wie geschildert konfrontiert. Mit unmittelbaren Verbesserungen kann nicht gerechnet werden, denn während eines Gesprächs mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat Direktor Franz Kagerbauer unmissverständlich erklärt, dass ein Einbau einer

zweiten Toilette aus Kapazitätsgründen nicht vorgesehen sei. Ähnlich problematisch ist die Situation bei neuen Triebzügen im Nahverkehr. Ist nur eine Einheit unterwegs und die Toilette defekt, kann schnell einmal ein Notstand ausbrechen. Diese Situation verschärft sich, wenn der oder die harnbedrängte Reisende vor der geschlossenen WC-Türe des Bahnhofs steht. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob es nicht angezeigt wäre, pro Triebzug mindestens zwei WCs einzurich-

Im Einsatz für das Simmental

Ein Mitglied von Pro Bahn hat die Initiative ergriffen und für den Erhalt von Haltestellen der Simmentalbahn Unterschriften gesammelt und sich die Unterstützung der Behörden gesichert.



Bild: SBB

Mit den SBB an die Börse?

Als Möglichkeit für die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bringt Verkehrsminister Moritz Leuenberger einen Börsengang der SBB oder eine Beteiligung privater Investoren ins Spiel. SBB-Chef Andreas Meyer bezeichnete diesen Vorschlag gegenüber der «Sonntagszeitung» als «theoretische Möglichkeit». Das bringe allerdings nur einmal Geld in die Kasse, so Andreas Meyer. **pbs**

Was halten Sie von diesem Vorschlag? Schreiben Sie uns an info@pro-bahn.ch oder an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich.

Buchtipps

Rechtzeitig zum Beschluss, die Deutsche Bahn teilweise zu privatisieren, hat der Reuters-Journalist Markus Wacket seine Recherchen zu diesem Thema und zur Taktik von Hartmut Mehdorn, Chef der Deutschen Bahn, veröffentlicht. Pro Bahn Deutschland empfiehlt das Buch und sieht darin die eigenen Erkenntnisse bestärkt. **pbs**

Markus Wacket: Mehdorn, die Bahn und die Börse – Wie der Bürger auf der Strecke bleibt. München 2008, 19,90 Euro.

Pro-Bahn-Mitglied Hans-Ulrich Zesiger aus Lattigen bei Spiez wurde hellhörig, als er aus der Presse erfuhr, dass drei Halte der BLS-Strecke Spiez–Zweisimmen zugunsten kürzerer Reisezeiten aufgehoben werden sollen. Es handelt sich um die Haltestellen Spiezmoos-Süd, Lattigen und Eifeld bei Wimmis. Gemäss dem «Berner Oberländer» wurde an der Medienorientierung im Zusammenhang «Anschlussknoten Interlaken Ost» erklärt, dass auch das Simmental von der neuen Bahnlösung profitieren könnte. So erklärte BLS-Direktor Mathias Tromp gemäss dem Zeitungsbericht, dass auch Regional- und Regioexpresszüge ins Simmental kürzere Fahrzeiten erhalten. Es würden ab 2009 die direkt geführten Regionalzüge ab Bern zwischen Spiez und Wimmis nicht mehr halten. Eine Erschliessung durch Busse werde geprüft. Hans-Ulrich Zesiger, der auf den Haltepunkt Lattigen angewiesen ist, befürchtet dadurch eine Verschlechterung für Anwohner und Pendler (ABC-Zentrum Spiez mit Laborkursen, Kursen, Rekrutenschulen sowie Betriebe der Logistik-Basis der Armee).

SCHLECHTE ERFAHRUNGEN

Bereits beim Unwetter 2005 konnte der Ersatzbus im Gegensatz zum Regionalzug den Fahrplan kaum einhalten. Neu müssten zudem etliche Infrastrukturbauten für den Busbetrieb erstellt werden.

Verschiedene Male versuchte Hans-Ulrich Zesiger seine Befürchtungen direkt an Bahnverantwortliche heranzutragen, leider ergebnislos.



Bild: Hans Rothen

Hans-Ulrich Zesiger bei der Haltestelle Lattigen bei Spiez.

Deshalb entschloss er sich, mit Unterstützung von Ruth Marmet aus Wimmis, Unterschriften für eine Petition zu sammeln: «Der Kanton Bern wird gebeten, dafür zu sorgen, dass die Strecke zwischen Spiez und Wimmis und umgekehrt nicht vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten wird. Eine Erschliessung mit dem Zug ist zu bevorzugen.»

338 Unterschriften konnten Hans-Ulrich Zesiger und Ruth Marmet im Dezember 2007 dem Spiezer Gemeindepräsidenten überreichen. Der zuständige Gemeinderat konnte die Petitionäre dahingehend beruhigen, dass die Orientierung an die Medien unvollständig gewesen sei. So prüfe die BLS zurzeit Möglichkeiten (Bus bzw. Bus/Bahn), wie die Haltestellen Spiezmoos Süd, Lattigen und Eifeld während des etwa dreijährigen Infrastrukturausbaus im Simmental bedient werden können. Grund der Überlegungen sind die Anschlüsse in Spiez, die bereits beim heuti-

gen Fahrplan knapp sind und während des Ausbaus nicht mehr gewährleistet werden könnten. Die drei Haltestellen würden jedoch, gemäss Aussage BLS, weder kurzfristig noch ersatzlos aufgehoben oder abgebrochen.

BEFRIEDIGENDE LÖSUNG

Die Gemeindevertreter äuserten gegenüber Hans-Ulrich Zesiger: «Wir werden sicher nur einer befriedigenden Lösung zustimmen.»

Hans-Ulrich Zesiger hat durch sein Engagement Klarheit geschaffen und sich und den Anwohnern die Unterstützung der Gemeindebehörde gesichert. Zurücklehnen will er sich nicht. Jetzt gehe es darum, «am Ball» zu bleiben, nach seiner Devise: «Wir müssen uns wehren, bevor entschieden ist. Danach ist es erfahrungsgemäss zu spät.» Wir danken Hans-Ulrich Zesiger für seinen erfolgreichen Einsatz zugunsten des öffentlichen Verkehrs. **Hans Rothen**

Der Eroberer der Jungfrau steht nun im Museum

Der Rowan-Zug der Jungfrauabahn zog von der Kleinen Scheidegg ins Depot Payerne. Ein Bericht über seinen letzten Einsatz.

Mitte Oktober des letzten Jahres war auf der Kleinen Scheidegg ein nicht alltäglicher Zug zu beobachten: Eine klobige Lokomotive auf zwei Achsen und davor ein Personenwagenaufbau, der von einer dritten Achse getragen wurde. Ein zweiter Personenwagen war davorgekoppelt. Diese Züge nannten sich Rowan-Kompositionen, weil sie auf den Erfinder, den Engländer William Robert Rowan, zurückgehen. Er liess den ersten Personenwagen auf das Chassis der Lokomotive abstützen. Damit wurden die Achsbelastungen der Zugmaschine und damit die Stabilität grösser.

IDEE EINES UNTERLÄNDERS

Der Fabrikant Adolf Guyer Zeller aus Bauma im Tösstal war der Initiator dieser faszinierenden Eisenbahnstrecke zwischen der Kleinen Scheidegg und dem Jungfraujoch. Sie wurde auch als Himmelsbahn bezeichnet – allerdings waren die Baubedingungen alles andere als himmlisch, denn es war ausserordentlich schwierig, die Strecke durch den Fels zu schlagen. Adolf Guyer Zeller verstarb 1899, nur ein halbes Jahr nach der Eröffnung der ersten Teilstrecke bis Eigergletscher. 1905 konnte die Station Eismeer mit dem Zug erreicht werden, und 1912 war es endlich soweit: Das Jungfraujoch war erreicht. Verschiedene Unglücksfälle überschatteten den Bau, der schwerste war wohl die Explosion eines Munitionsdepots 1908, wo die Leute im Flachland tatsächlich glaubten, ein Stück Eiger sei weggesprengt worden.

Die Rowan-Kompositio-



Kleine Scheidegg: Rowan-Zug vor dem letzten Ausflug nach Eigergletscher.



Rowan-Zug (Baujahr 1904) und Regelzug (Baujahr 1992) in Eigergletscher.



Ende Jahr ging der Rowan-Zug in Pension.

nen haben die Gründungszeit der Jungfrauabahn miterlebt, denn sie wurden bereits 1904 – also acht Jahre bevor die Geleise die Endstation Jungfraujoch erreichten – in Betrieb ge-

nommen. Sie brachten die Bauarbeiter zu den Baustellen und verkehrten für die Passagiere auf den bereits fertiggestellten Teilstrecken, so 1905 bis zur Station Eismeer. Auf

diese Weise konnte ein Teil der Finanzierung der Strecke gesichert werden.

BAULICH ANGEPASST

Bei den Rowan-Zügen steht die kleine, zweiachsige Lokotalseitig und schiebt den Personenwagen den Berg hinauf. Drei voneinander getrennte Bremsen machten es möglich, dass der Zug auf der Höchstneigung von 250 Promille zum Stillstand kam. In der Schweiz setzten nebst der Jungfrauabahn auch die Gornergratbahn, die Brunnen-Morschach-Axenstein-Bahn sowie die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren auf Rowan-Züge. Der Rowan-Zug mit der Lokomotive He 2/2 6 ist nicht mehr im Originalzustand vom Lieferjahr 1904. Die Lokomotive wurde zuerst 1905 baulich angepasst. In den 1950er-Jahren erhielt sie ein gefedertes Zahnradgetriebe und einen neuen Lokkasten. Zudem wurde sie für den Betrieb mit der in den 1960er-Jahren neuen Fahrdrachtspannung von 1125 Volt und 50 Hertz umgebaut. Damals wurden die Rowan-Kompositionen von den Triebwagen BDhe 2/4 abgelöst.

1968 zerstörte ein Feuer die Zugkomposition. Die Lokomotive wurde im Jahr darauf wieder instand gestellt und erhielt nochmals einen neuen Lokkasten. Diese Lokomotive, zusammen mit den Wagen B21 und B22, fuhr offiziell am 17. Oktober 2007 ein letztes Mal zwischen der Kleinen Scheidegg und dem Eigergletscher. Ende 2007 wurde der Zug ins Bahnmuseum Kerzers nach Payerne überführt. Ein zweiter Rowan-Zug befindet sich im Verkehrshaus in Luzern.

Kurt Schreiber

Der neue Star ist in Solothurn eingefahren

Der neue Schmalspur-Triebzug für attraktiven Regionalverkehr (Star) fährt zuerst bei der Aare Seeland mobil (asm).

Im Frühjahr konnte Stadler Rail in Bussnang den Roll-out des ersten neu entwickelten Star (Schmalspur-Triebzug für attraktiven Regionalverkehr) für die Aare Seeland mobil (asm) feiern. Insgesamt drei dieser modernen dreiteiligen Triebzüge mit der Bezeichnung Be 4/8 mit einem hohen Niederfluranteil hat die asm für insgesamt rund 18 Millionen Franken bestellt. Die Züge werden ab kommendem Fahrplanwechsel auf dem Streckennetz Solothurn-Niederbipp-Langenthal-St. Urban zum Einsatz kommen.

Bekanntlich haben die Kantone Bern und Solothurn

beschlossen, das «Bipperlisi» ab Niederbipp um 2,3 Kilometer bis nach Oensingen zu verlängern und zusätzlich die Industrie Niederbipp zu erschliessen. Die Kosten von rund 20 Millionen Franken werden von den beiden Kantonen und vom Bund getragen. Die neue Bahnlinie soll 2011 in Betrieb genommen werden. Dann verkehrt der neue Star auch bis nach Oensingen.

Aare Seeland mobil mit seinem kreativen Direktor Ulrich Sinzig macht immer wieder mit innovativen Lösungen auf sich aufmerksam. Letztes Jahr wurde das «Vinifuni» der

asm mit dem Innovationspreis des öffentlichen Verkehrs ausgezeichnet (siehe Artikel rechts). Die ehemalige Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI) als Vorgängerin der asm bestellte als erster Kunde bei Stadler den erfolgreichen Gelenktriebwagen GTW.

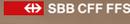
Beim Einsatzgebiet der asm müssen heute die Anforderungen eines städtischen Strassenbahnbetriebes als auch eines Regionalverkehrsbetriebes unter einen Hut gebracht werden. Der dreiteilige Star-Triebzug mit 121 Sitzplätzen ist auf der Basis des Flirt eine massgeschneiderte Neuentwicklung. Der Triebzug



Bild: asm

Ab Fahrplanwechsel zwischen Solothurn und St. Urban im Einsatz: Der neue Star.

meistert die engen Kurven des Netzes der asm, besitzt eine hohe Anfahrbeschleunigung und Magnetschienenbremsen.
Edith Dutler

Cisalpino. Eine Tochtergesellschaft von  

Italianità.

Täglich rasend
schnell zubereitet.

Ogilvy & Mather

Reservieren Sie einen Tisch im wohl schnellsten italienischen Restaurant der Schweiz. Und lassen Sie sich in unserem Bordrestaurant in voller Fahrt verwöhnen. Unsere Menüs verkürzen Ihnen die Reise in den Süden mit all den Annehmlichkeiten, die Ihnen italienische Gastfreundschaft bieten kann: mit frisch zubereiteten, italienischen Köstlichkeiten, besten italienischen Weinen und süssen Verführungen zum Dessert. Ihre Geschäftsreise erhält so eine entspannte Anfahrt. Und Ihre Ferien beginnen schon in Zürich, gleich nach dem Einsteigen. Gönnen Sie sich eine feine Kostprobe echter, italienischer Gaumenfreuden im Cisalpino Bordrestaurant. Buon appetito.

www.cisalpino.com



Ausgezeichnet für innovative Konzepte

Der Innovationspreis 2007 für den öffentlichen Verkehr ging an die Windenbahn Ligerz-Prêles am Bielersee und an den Alpentäler-Bus. Beide Projekte haben die Auszeichnung verdient.

Die Standseilbahn Ligerz-Prêles war in die Jahre gekommen. Gegründet 1912 und 1949 erneuert, hat sie während 90 Jahren Millionen von Personen von Ligerz am Bielerseeufer nach Prêles befördert. Hunderte von Hochzeitspaaren haben sich im malerischen Kirchlein von Ligerz das Jawort gegeben, nachdem sie per Standseilbahn in die Nähe des Kirchleins gebracht worden waren.

EINSTELLEN ODER SANIEREN

Kurz nach Beginn des neuen Jahrtausends standen die Zeichen für die damalige Ligerz-Tessenberg-Bahn auf Sturm. Eine Sanierung war unabdingbar – nur fehlten dazu die notwendigen Mittel. Betrieb einstellen oder einen starken Partner für die anstehenden Sanierungen suchen – so lautete die Ausgangslage 2003. Denn nur so waren Subventionen von Bund und Kanton für die Instandstellungsarbeiten zu erhalten.

Als starker Partner bot sich die Transportunternehmung Aare Seeland mobil (asm) an, welche in der Region verschiedene Schmalspurbahnen (so Biel-Täuffelen-Ins) und Autobuslinien betrieb. Die Standseilbahn Ligerz-Prêles konnte ein Tüpfelchen auf dem i darstellen, erschloss sie doch ein wunderschönes Wandergelände und ermöglichte interessante touristische Ausflüge. Nach wie vor können Hochzeitspaare per Windenbahn (nicht mehr per Standseilbahn) in die Nähe des Kirchleins von Ligerz gebracht werden. Für allfällige Interessentinnen und Interessenten ist es wichtig zu wissen, dass dieses

Kirchlein für über ein Jahr ausgebaut ist.

VINIFUNI

Die Sanierung erfolgte 2004, der Betrieb wurde auf das System einer Windenbahn mit einer einzigen Kabine umgestellt. Die neue Bahn erhielt auch einen Namen – sie nennt sich nunmehr Vinifuni und sagt auf sympathische Art und Weise aus, wo sie durchfährt: durch wunderschöne Weinberge. Vinifuni gilt aber nicht nur als Name, sondern als touristische Marke im Verbund mit der Bahn, der Schifffahrt, den Busverbindungen und dem touristischen Angebot der Region. So konnte ein optimaler kleiner Verkehrsknotenpunkt geschaffen werden. Für die Bewohnerinnen und Bewohner von Prêles und Umgebung ist Vinifuni die schnellste Verkehrsverbindung ins Zentrum von Biel – sie ist schneller als die Fahrt mit dem Auto!

Die neue Bahn geht mit der Energie haushälterisch um, netto brauchte sie vom 17. Mai 2004 bis Mitte Oktober 2007 nur 149 000 Kilowattstunden, was der Differenz zwischen den Bezügen bei der Bergfahrt (362 000 kWh) und den Netzabgaben bei der Talfahrt (213 000 kWh) entspricht.

BEWÄHRT

Das Konzept bewährt sich – zwischen 2002 und 2005 liess sich die Passagierfrequenz von 76 000 auf 103 000 steigern. Alle diese Erfahrungen sind positiv zu werten, was im Übrigen im letzten Herbst mit der Verleihung des Innovations-

preises öffentlicher Verkehr gewürdigt wurde.

ALPENTÄLER-BUS

Es gibt immer noch Landstriche, die mit dem öffentlichen Verkehr überhaupt nicht oder nur während einer gewissen Zeitspanne erreichbar sind. Konsequenz: Die Fahrt dorthin geschieht mit dem Auto.

Als Erstes wurde im Rahmen eines Projektes zur Förderung des naturnahen Alpentourismus im Göschener-Tal ein Rufbussystem eingeführt. Dank des Engagements der regionalen Träger wurde die Finanzierung für den Betrieb auch über die zweijährige Versuchsphase hinaus gesichert mit dem Resultat, dass die Fahrgastzahlen langfristig fast verdoppelt werden konnten. Dieses Beispiel wirkte wie ein Ölfleck im Wasser – der Versuch wurde ausgedehnt und neu fahren Alpentälerbusse im Rufbussystem auch in entlegene Berggebiete, sei dies die Greinahochebene, das Gantrischgebiet oder die Moosalp im Binntal. Mit einem ersten Beitrag von 800 000 Franken, gestiftet von verschiedenen Körperschaften, konnte ein Versuchsbetrieb für drei Jahre ermöglicht werden. Das Resultat ist eindrücklich: Über 14 000 Personen pro Jahr haben diese Dienstleistung genutzt und es darf damit gerechnet werden, dass die Finanzierung für eine weitere Zeitspanne gesichert ist. Eine Befragung der Passagiere hat gezeigt, dass jeder Zweite davon überhaupt nicht oder vielleicht mit dem eigenen Auto dorthin gefahren wäre. Es handelt sich um ein Angebot, das vor allem von lo-

kalen Sponsoren getragen wird, deshalb sind Halbtax- oder Generalabonnemente (noch) nicht gültig. Dieser «Mangel» wird aber aufgewertet, weil damit Gegenden, die als wahre Juwelle gelten, mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind. Kurt Schreiber

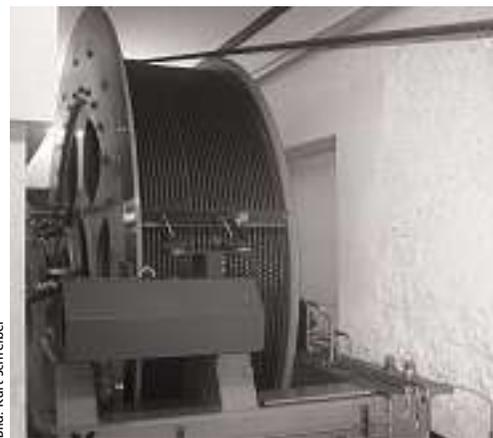


Bild: Kurt Schreiber

Seiltrommel in der Bergstation des Vinifuni in Prêles.



Bild: Kurt Schreiber

Talstation des Vinifuni im Stil von 1912 – aussen behäbig, innen modern.



Bild: Peter Salzmann, sab

Moosalp-Bus, ein Beispiel eines Alpentäler-Busses.

Baustart in Bern-West

Die Quartiere im Westen von Bern werden aufgewertet. Dazu gehört auch, dass bald ein Tram die Buslinien 13 und 14 ablöst.

Im April haben die Bauarbeiten für das Tram in den Westen von Bern begonnen. Der Baustart wurde mit der Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Berns Gemeinderätin Regula Rytz und Bernmobil-Direktor René Schmid gefeiert, die sich für den offiziellen Spatenstich bei der Station Unterführung in orange Übergewänder stürzten und blaue Schaufeln zur Hand nahmen. In ihren Reden betonten die drei, dass man nicht den schnellsten Weg zum Tram Bern-West gewählt habe, aber den besten. Bei einer Zustimmung von gegen 70 Prozent

Jastimmen bei der zweiten Abstimmung liess sich die Niederlage der ersten Abstimmung schnell vergessen. Mit Kosten von 151 Millionen Franken und einer Bauzeit bis Oktober 2010 sind 27 Umleitungsphasen vorgesehen; die Buslinien 13, 14 und 27 müssen ständig neue Routen befahren. Derzeit fahren die grossen Maschinen bei den diversen Bauabschnitten auf. Beim neuen Zentrum Westside sind die ersten Tramschienen bereits verlegt worden. Regierungsrätin Egger hofft, dass der Schwung beim Tram Bern-West den weiteren Ausbau des Tramnetzes



Bild: Aldo Hänni

Sie griffen zur Schaufel: Gemeinderätin Regula Rytz, Regierungsrätin Barbara Egger und Bernmobil-Direktor René Schmid (v.l.).

beflügeln wird. In Richtung Ostermundigen und Köniz mache ein Tram Sinn, da dort Gelenkbusse bereits im Drei-

Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten fahren.

Aldo Hänni

www.trambernwest.ch



KSB/SJ

Damit du da bist, wo dein Tag ist. Das ZVV-Netz ist da, wo Sie sind. Und bringt Sie dahin, wo Ihr Leben Sie erwartet. Schnell, bequem und pünktlich. Mit perfekt abgestimmten Fahrplänen und dem einfachen Zeit- und Zonensystem. Steigen Sie ein. www.zvv.ch



Luzerner wünschen Verbesserungen im ÖV

Die Zentralbahn wird teilweise auf Doppelspur ausgebaut und tiefgelegt. Vier Niveauübergänge werden aufgehoben. Die neue Haltestelle Allmend erschliesst das grösste Veranstaltungsgelände der Zentralschweiz.

Am 24. Februar haben die Luzerner Stimmbürger dem Ausbau der Zentralbahn mit einem kräftigen Ja zugestimmt. Der Jastimmen-Anteil im Kanton betrug 79 Prozent und in der Stadt sogar 86 Prozent. Die Kantone Nidwalden und Obwalden haben dem Ausbau schon früher zugestimmt.

Die Gesamtkosten des Projekts von 250 Millionen Franken werden wie folgt aufgeteilt: Bund 47,8 Prozent, Kanton Luzern 27,3, Kanton Obwalden 6,0, Kanton Nidwalden 9,2 und Stadt Luzern 9,7 Prozent.

Das Projekt umfasst den Doppelspurausbau und die Tieflegung zwischen dem Bahnhof Luzern und der Allmend, die unterirdische Haltestelle Allmend sowie einen Doppelspurausbau bei Hergiswil. Der Baustart im Dezember 2008 ist eine zwingende Voraussetzung dafür, dass die Bundessubventionen fliessen.

KAPAZITÄT STEIGERN

Nach dem Ausbau, voraussichtlich 2013, könnte die Kapazität um bis 50 Prozent gesteigert werden. Im Hinblick

darauf studiert die Zentralbahn ein neues Rollmaterialkonzept. 2007 war für die Zentralbahn ein Rekordjahr, konnte doch der Verkaufsumsatz um 4,2 Prozent auf 25,7 Millionen Franken gesteigert werden. Durch ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-Angebot kann der Pendleranteil erhöht werden.

Die neue Haltestelle erschliesst das Messe-, Sport- und Veranstaltungsgelände in der Allmend direkt vom Bahnhof Luzern und den Kantonen Nidwalden und Obwalden. Damit entsteht eine Umlage-

rung vom motorisierten Individual- auf den öffentlichen Verkehr.

KLARER HINWEIS

Das deutliche Ja vom 24. Februar ist ein klarer Hinweis, dass die Luzerner Bevölkerung weitere Verbesserungen im öffentlichen Verkehr wünscht. Projekte des Agglomerationsprogramms wie der Doppelspurausbau am Rotsee sind dringend und fordern von den Politikern sofortiges Handeln.

Marcel Homberger

Der langsamste Schnellzug der Welt erweitert das Angebot

Die beiden Bahnverwaltungen Rhätische Bahn (RhB) und Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB), welche in Kooperation den Glacier-Express betreiben, haben neue Wagen gekauft.

Nach dem 75-Jahr-Jubiläum im Jahre 2006 haben die Rhätische Bahn (RhB) und die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) über 50 Millionen Franken in neues Rollmaterial investiert und 24 neue Personenwagen bei Stadler gekauft. Mit diesen 24 Wagen werden zurzeit täglich vier Glacier-Express-Züge angeboten, zwei auf der Strecke St. Moritz-Zermatt und zwei in der Gegenrichtung. Die auch bei Gruppenreisen sehr beliebten Züge sind meistens sehr schnell ausgebucht, kurzfristige Buchungen sind kaum möglich.

Für einen Ausbau des Angebotes sowie zur Attraktivitätssteigerung werden nun zusätzlich sechs neue Panoramawagen (zwei Wagen in 1. Klasse und vier Wagen in 2. Klasse) sowie zwei neue Servicewagen für insgesamt 20 Millionen Franken bei Stad-

ler beschafft. Dank dem bereits erfolgten Refit von vier Panoramawagen und mit dem neuen Rollmaterial kann das Premiumprodukt ab Mai 2009 in einer zusätzlichen Verbindung St. Moritz-Zermatt und zurück sowie neu auf der Verbindung Davos-Zermatt und zurück angeboten werden.

Die farblich gelungenen und ansprechenden Panoramawagen bieten in 1. und 2. Klasse einen komfortablen Innenausbau mit praktischen Sitzgruppen. Über Kopfhörer erhält der Reisende Informationen zu Landschaft, Geschichte und Kultur. Die im Servicewagen frisch zubereiteten Mahlzeiten werden den Reisenden vom Serviceteam von RailGourmino swissAlps am Sitzplatz serviert. RailGourmino swissAlps wurde im Juli 2007 mit dem Fachgütesiegel «Best of Swiss Gastro» ausgezeichnet.



Ein Erlebnis, das seinen Preis hat: Die Fahrt mit dem Glacier-Express.

Die Erlebnisreise mit dem Premium-Glacier-Express hat ihren Preis. Der Zuschlag inklusive Platzreservation beträgt pro Person unabhängig von der Wagenklasse im Sommer 30 Franken, das Dreigangmenü kostet 38 Franken. Trotz-

dem geniessen jährlich 250 000 Fahrgäste die Reise mit dem langsamsten Schnellzug der Welt. Das zeigt: Wenn Angebot, Leistung und Ambiente stimmen, sind Kunden bereit, marktgerechte Preise zu bezahlen. Edith Dutler

Verbesserung des Projekts S-Bahn St. Gallen

Ein runder Tisch brachte Klärung. Die Vorschläge von Pro Bahn wurden ernst genommen.

Im InfoForum 1/08 haben wir die Angebotsplanung (AP-Ost) der S-Bahn St. Gallen vorgestellt und auf Nachteile hingewiesen. Inzwischen hat ein runder Tisch stattgefunden. Einerseits waren die Optimierungsmassnahmen aus der Grafik des kantonalen Volkswirtschaftsdepartements nicht ersichtlich und auf der anderen Seite wurden die Optimierungswünsche der Verbände, auch von Pro Bahn ernst genommen.

Vorausgesetzt, dass die Projekte des Bundes (ZEB) in der Ostschweiz umgesetzt werden und der St. Galler Kantonsrat beziehungsweise das St. Galler Stimmvolk die

Infrastrukturkredite gutheissen, können mittels Teilergänzungen die vorgesehenen Optimierungsmassnahmen mittelfristig verwirklicht werden.

ZUG ALS VORBILD

Am oberen Zürichsee soll eine Art Stadtbahn nach dem Vorbild der Stadtbahn Zug realisiert werden. Auch sollen Benken und Schänis den Halbstundentakt bekommen. Zwischen Wattwil und Nesslau-Neu-St. Johann soll ebenfalls der Halbstundentakt eingeführt werden und zusätzliche Haltestellen sind in Planung. Zudem wird das Angebot am Walensee optimiert, was auch

den zweiten Halt pro Stunde für Unterterzen bringt.

Auch wird die Erschliessung zwischen Buchs und Sargans optimiert, unter anderem hält die S4 entgegen der ursprünglichen Planung auch in Sevelen unter der Voraussetzung, dass die HGV-Massnahmen umgesetzt werden. Im Kernnetz der S-Bahn soll in Verbindung mit dem Fernverkehr ein Viertelstundentakt entstehen. Zusätzlich werden Verbesserungen der Verbindungen nach Bregenz und Feldkirch geprüft. Voraussetzung ist, dass die zuständigen Stellen im Ausland an einem Fahrplanausbau auch tatsächlich interessiert sind und die-

sen auch mitfinanzieren werden.

NICHT ALLES MÖGLICH

Mit den geplanten Optimierungsmassnahmen bringt die AP-Ost ein stark ausgebautes und symmetrisches Angebot im Gebiet des Kantons St. Gallen. Einziger gordischer Knoten bleibt Ziegelbrücke, weil die Glarnerzüge asymmetrisch verkehren, was teilweise zu längeren Umsteigezeiten führt. Wir bedanken uns bei den Verantwortlichen des Kantons St. Gallen für die Aufnahme der meisten Ergänzungswünsche von Pro Bahn.

HS

SECURITRANS

Sicherheit für Menschen und Einrichtungen im öffentlichen Verkehr



www.securitrans.ch

Bahnhof Maienfeld wird geschlossen

Einst gefördert, heute nur noch geduldet: Private Stationshalter erhalten keine Unterstützung mehr. So wird auch der Bahnhof des Heididorfes bald nicht mehr bedient sein.

Ende Juni 2009 geht der Stationshalter von Maienfeld, Felix Faccini, in Pension. Leider konnte keine Nachfolgeregelung gefunden werden. Die SBB zeigen kein Interesse und auch der Stadt Maienfeld scheint der Weiterbetrieb der bedienten Station egal zu sein. Leider war viel zu wenig bekannt, dass der Bahnhof nicht nur Fahrkarten verkaufte, sondern auch eine Anlaufstelle für Touristen aus aller Welt war, welche das Heididorf besuchen wollten.

HILFE FÜR HEIDI-TOURISTEN

Im Sommerhalbjahr häufiger als in der übrigen Jahreszeit erkundigten sich Touristen bei Felix Faccini nach dem Heididorf, der Heidigeschichte, Unterkunftsmöglichkeiten und Möglichkeiten, die Schweizerreise mit dem öffentlichen Verkehr fortzusetzen, denn in Maienfeld gibt es kein Tourismusbüro. Wer gibt

diesen Touristen künftig Auskunft, wenn der Bahnhof geschlossen ist? Pro Bahn meint, dass eine Lösung in Zusammenarbeit mit SBB, Tourismus und der Stadt Maienfeld möglich sein sollte.

NUR NOCH GEDULDET

Es ist schon einige Zeit her, seit die SBB mit Bahnhofschliessungen im grossen Stil begannen. Um die Öffentlichkeit und die Politiker zu beschwichtigen, publizierten die SBB vor Jahren eine Reportage im «Via». Darin wurde, nebst anderen Modellen, auch das Stationshaltermodell gelobt und gepriesen. In Kombination mit anderen Dienstleistungen könne manche Landstation weiterbetrieben werden, hiess es damals. Doch heute scheint man dieses Modell nur noch zu dulden, es werden den Stationshaltern immer mehr Auflagen gemacht und es wird alles unter-

nommen, um bei einer anstehenden Geschäftsübergabe den Weiterbestand zu erschweren. Die SBB beanstanden, wenn ein Stationshalter Dienstleistungen über die Gemeindegrenze hinaus verkauft, und fürchten um ihre Einnahmen. Auf der andern Seite werden vor allem GAKunden, welche ihre Abos immer am gleichen SBB-Bahnhof oder auch bei Stationshaltern erneuern, vom Center in Brig angeschrieben. So kann man natürlich die Umsätze der Stationshalter und auch von anderen Bahnhöfen sinken lassen und dann – mangels Umsatz – die Bahnhofschliessung in Erwägung ziehen. Es ist störend, wenn zufriedene GAKunden auf eine Art und Weise umworben werden, wie man es von Telefongesellschaften kennt, welche einander die Kunden abjagen wollen.

ENDE STEHT VOR DER TÜR

Leider haben weder Politiker noch Behörden Interesse gezeigt, eine Lösung zu finden, sie geben höchstens ihrem Bedauern Ausdruck. Hilfreich wäre, wenn die Stadt Maienfeld eine Defizitgarantie übernehmen würde. Durch seine Hilfsbereitschaft hat der Stationshalter so manchem Touristen geholfen, sodass das Bedürfnis von einem Tourismusbüro von örtlichen Behörden gar nicht wahrgenommen wurde. Auch die Bevölkerung und Kunden sind sich noch gar nicht bewusst, was sie verlieren werden. Merken werden es die Bahnkunden und Touristen erst, wenn dann die Türen in rund einem Jahr geschlossen sind. Hans Schärer



Bild: PostAuto

Velofahrer willkommen

Das Radfahren in den Bergen hat sich zu einer beliebten Freizeitaktivität entwickelt. Allein in Graubünden transportiert PostAuto jeden Sommer über 7500 Velos, Tendenz steigend. Nun sind alle Postautos Graubündens mit Ausnahme des Agglomerationsverkehrs flächendeckend mit Heckträgern ausgerüstet worden. Diese wurden zusammen mit der Werkstätte der Rhätischen Bahn (RhB) entwickelt und angefertigt. Die Aufhängvorrichtung bietet Platz für fünf Velos und passt an jedes Postauto. Im Unterengadin, wo die grösste Nachfrage nach Fahrradtransporten besteht, stehen für Gruppen zusätzlich zwei Anhänger mit einer Ladekapazität von je 15 Velos zur Verfügung. In den Regionalzügen Scuol-Pontresina und zurück führt die RhB wie bisher spezielle Velowagen mit. Damit steht in Graubünden eine lückenlose Transportkette zur Verfügung und ermöglicht Ausflüge in alle Regionen. Der Preis für die Velobeförderung beträgt bei PostAuto unabhängig von der Distanz sechs Franken pro Fahrrad und Strecke. Für Gruppen ist eine frühzeitige Reservierung empfehlenswert.

Edith Dutler



Bild: Hans Schärer

Der Bahnhof von Maienfeld; bald ohne Stationshalter, denn Felix Faccini geht in Pension. Einen Nachfolger hat er nicht gefunden.

Halbstundentakt im Glarnerland – eine Illusion

Im Richtplan des Kantons Glarus sind eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen und der Halbstundentakt im Glarnerland vorgesehen. Pro Bahn legt dar, weshalb dies ohne Ausbauten gar nicht möglich ist.

Obschon im Sachplan Verkehr zum kantonalen Richtplan des Kantons Glarus vorgesehen, kann das Ziel des integralen, exakten Halbstundentaktes kaum realisiert werden. Einerseits kreuzen sich die Interregio Zürich–Chur asymmetrisch in Ziegelbrücke und andererseits sind keine Infrastrukturprojekte geplant, sodass nur noch in Ziegelbrücke, Glarus und Schwanden gekreuzt werden kann. Nichtsdestotrotz rechnet der Richtplan mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen innert zehn Jahren und sieht schlanke Anschlüsse in Ziegelbrücke vor.

STRASSE STATT SCHIENE

Die SBB haben zwischen Linthal und Schwanden alle Bahnhöfe auf eine eingleisige Anlage zurückgebaut, die Stationen Linthal und Schwanden verfügen noch über zwei Gleise für den Personenverkehr. Ebenfalls haben die Zwischenstationen zwischen Schwanden und Glarus nur ein Streckengleis. Glarus blieb bis heute von einem Rückbau

zwar verschont. Im Laufe des Jahres werden aber die Personenanlagen in Netstal und Näfels-Mollis auf eine eingleisige Anlage für den Personenverkehr zurückgebaut, Nieder- und Oberurnen erleiden 2014/15 dasselbe Schicksal. Bei den letzten drei genannten Bahnhöfen bleiben die Anlagen zur Bedienung der Güterkunden vorderhand erhalten. Hingegen ist geplant, die Strasseninfrastruktur massiv zu verbessern. Da wünscht sich der Regierungsrat rund eine Milliarde Franken Bundesmittel für eine Umfahrungsstrasse, was Anschlussbauwerke und Rückbauten der Kantonsstrasse in zweistelligen Millionenbeiträgen nach sich zieht. Als Grund wird unter anderem die dringend notwendige bessere Erschliessung der südlichen Kantonsgebiete ins Feld geführt. Nicht nachvollziehbar ist, weshalb dasselbe nicht auch für die Bahnlinie gilt, wenn man schon innert zehn Jahren die Fahrgastzahlen verdoppeln will. Die S-Bahn Zürich hat nur so grossen Erfolg, weil sie

schnelle Verbindungen anbieten kann, welche im Zeitvergleich gegenüber dem Individualverkehr durchaus bestehen können.

SACHZWÄNGE

Beim Halbstundentakt findet logischerweise alle 15 Minuten eine Kreuzung statt. Die aktuelle Fahrzeit zwischen Ziegelbrücke und Glarus beträgt 13 beziehungsweise 14 Minuten. Um den exakten Halbstundentakt zu ermöglichen, müssten die Züge (da sie an den Zwischenbahnhöfen nicht kreuzen können) vor der Minute 15 (bzw. 45) in Glarus eintreffen. Da der Regionalzug den Anschluss vom IR aus Chur in Ziegelbrücke abwartet, wird der Regionalkünftig Ziegelbrücke zur Minute XX04 verlassen (aktuell XX05) und somit zur Minute XX17 in Glarus eintreffen. Der Gegenzug kann frühestens Glarus zur Minute XX18 verlassen und trifft dann mit 13 Minuten Fahrzeit zur Minute XX31 in Ziegelbrücke ein. Das sind denkbar schlechte Voraussetzungen, wenn man im Rahmen des neuen S-Bahn-Konzeptes des Kantons St. Gallen in Ziegelbrücke die Spinne zur halben Stunde einführen will. Zwischen Glarus und Linthal benötigt der Region aktuell 26 Minuten. Da aber bereits nach einer Fahrzeit von 7 Minuten in Schwanden die einzige Kreuzungsmöglichkeit besteht, ist zwischen Schwanden und Linthal kein Halbstundentakt mehr möglich. Dieses Problem könnte der Kanton Glarus aus eigener Initiative entschärfen, wenn er die notwendigen Investitionen in die Bahnanla-

gen tätigte. Eine spürbare Verbesserung könnte auch erreicht werden, indem die IR in Ziegelbrücke symmetrisch kreuzen würden. Doch das ist vom übergeordneten nationalen Fernverkehrskonzept abhängig, und da kann der Kanton Glarus, als sogenannte Randregion, aus eigener Kraft nichts ändern. Leider hat die Fachstelle für öffentlichen Verkehr des Kantons Glarus diesbezügliche Vorschläge von Pro Bahn stets freundlich abgelehnt. Es ist schade, dass nur die Direktzüge Schwanden–Zürich zuoberst auf der Prioritätenliste des Kantons Glarus stehen.

ANGEBOTSAUSBAU 2013

Im Rahmen der vierten Teilergänzung der S-Bahn Zürich verkehrt der Glarner Sprinter (RE Schwanden–Zürich HB) mit zusätzlichen Halten und leicht geänderten Fahrplantechnen im Stundentakt. Mit der S2, dem IR und dem Glarner Sprinter gibt es dann stündlich vier Taktverbindungen von Ziegelbrücke nach Zürich. Auch vom Projekt Angebotsplanung Ost (AP-Ost) kann der Kanton Glarus profitieren – führt doch der Kanton St. Gallen eine neue S4 ein, welche einen zusätzlichen Zug zwischen Ziegelbrücke und Sargans sowie Ziegelbrücke–Uznach bringt. Neu gibt es eine Direktverbindung von Ziegelbrücke nach St. Gallen. Einzig Mühlehorn profitiert nicht, da nur ein Regionalzug pro Stunde Mühlehorn bedient und erst noch der beschleunigte, sodass Mühlehorn die direkte Verbindung mit den Nachbardörfern verliert.



Bild: Hans Schärer

Der Glarner Sprinter soll ab 2013 im Stundentakt verkehren.

Auf der Achse Schwanden–Zürich gibt es nichts zu bemängeln. Der Sprinter fährt direkt und der Regionalzug stellt mit dem IR den Anschluss her. Auf der Achse Schwanden–Uznach fährt der Regio direkt und der Anschluss von der S4 zum Sprinter ist in beiden Richtungen mit einer Übergangszeit von 2 bis 4 Minuten machbar. Auch der Anschluss der S4 aus Sargans zum Sprinter ist mit einer Übergangszeit von etwa 2 bis 3 Minuten gut, besonders dann, wenn auf dem gleichen Bahnsteig umgestiegen werden kann.

Laut Auskunft der SBB wartet der Regio nach Linthal den Anschluss vom IR aus Chur ab. Sehr knapp wird der Anschluss der neuen S4 aus Sar-

gans mit dem Sprinter nach Glarus in der Grössenordnung von 1 Minute. Kein Problem hat der Regio aus Sargans (ohne Bedienung von Mühlehorn) mit dem Anschluss an den Regio nach Linthal mit einer Umsteigezeit von 8 Minuten. Verpasst wird hingegen der Anschluss des Sprinters an den Regio nach Sargans, welcher Mühlehorn nicht bedient. Problematisch wird der Anschluss vom Regio aus Linthal zum IR nach Chur, da die An- und Abfahrtszeit praktisch identisch ist. Kann dieser Anschluss nicht garantiert werden, hat man in Ziegelbrücke eine längere Umsteigezeit, es sei denn, man nehme den beschleunigten Regio und damit in Sargans ein zu-

sätzliches Umsteigen in Kauf. Selbst wenn die Übergangszeit 2 Minuten betragen würde, reicht das nicht, um mit Gepäck vom Gleis 5 zum Gleis 10 zu gelangen. Wenn etwas auf dem Papier funktioniert, heisst das noch lange nicht, dass es praxistauglich ist. Für Ziegelbrücke ist 2 Minuten eine sehr attraktive Umsteigezeit, wenn ein Anschluss am gleichen Bahnsteig möglich ist. Muss man jedoch den Bahnsteig wechseln, dann sind 5 Minuten das Minimum. Sollen die Richtplanvorgaben mit den schlanken Anschlüssen in Ziegelbrücke voll (und nicht nur teilweise) erfüllt werden, sind Optimierungen in den Fahrplankonzepten unerlässlich.

Hans Schärer



Bild: pbs

Studiengang Verkehr

Im September startet an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) erstmals der Bachelorstudiengang Verkehrssysteme. Fachleuten generalistisch auszubilden, ist das Ziel des schweizweit einzigartigen Studiengangs.

mgt

www.engineering.zhaw.ch

Züge schauen

Swisstrains zeigt auf der Schweizerkarte von Google, wo gemäss Fahrplan gerade welche Züge fahren. Im Verfolgermodus kann ihr Weg nachgezeichnet werden.

pbs

www.swisstrains.ch

Extrabusse

Während der Euro verkehren im Raum Zürich S-Bahnen und Busse rund um die Uhr. Dank dem Sponsoring der Zürcher Kantonalbank entfällt der Nachtzuschlag. Mehr als eine Million Besucher werden an der EM in der Region Zürich teilnehmen. Über 1400 S-Bahn-Extrazüge und weit über 2000 Extrabusse und Extratrams decken die Nachfrage ab.

KS

Braunwald sucht einen neuen Weg ins Dorf

Zwei Vorschläge zur Erschliessung von Braunwald liegen vor, ein Strassenprojekt ist nicht dabei; Braunwald soll autofrei bleiben.

Die Bergstation der Braunwaldbahn liegt in einem geologischen Risikogebiet. Unterhalb der Bergstation muss das Gleis regelmässig den Hangbewegungen angepasst werden. Eine akute Gefahr besteht noch nicht. Um die Erschliessung von Braunwald nachhaltig zu sichern, hat die Arbeitsgruppe Quo Vadis dem Regierungsrat zwei Projektstudien vorgelegt.

Die eine sieht als langfristige Massnahme eine Neutrasse oberhalb der Kreuzungsstelle vor sowie eine Verlegung der Bergstation westlich des heutigen Dorfkerns ins Gebiet der Hüttenberge. Dadurch kommt die Bergstation aus der Rutschgefahrzone heraus und das Skigebiet könnte optimal erschlossen werden. Die Kosten belaufen sich auf rund 30 Millionen Franken, denn das Projekt ist an-

spruchsvoll und für ein geologisch schwieriges Gebiet vorgesehen. Zudem müsste ein neuer Tunnel erstellt werden.

LUFTSEILBAHN

Die zweite vorgeschlagene Lösung ist der Ersatz der Standseilbahn durch eine Luftseilbahn. Die bisherige Talstation der Standseilbahn würde dementsprechend umgebaut, damit der Anschluss an die SBB-Station weiterhin gewährleistet ist. Vorteile und Kosten wären etwa dieselben wie bei Projekt Standseilbahn.

Beide Projekte sind technisch realisierbar und laut der Projektgruppe für die gesicherte und nachhaltige Zukunft und Weiterentwicklung von Braunwald notwendig. Eigentümer der Standseilbahn ist der Kanton Glarus. Er ist dafür zuständig, was zu tun ist und wie weit er die Entwick-

lung von Braunwald fördern will. Beide Lösungen sind dem Regierungsrat vorgelegt worden.

STRASSE

Die Projektgruppe hat auch Strassenlösungen geprüft. Der einzige Vorteil wäre, dass die rutschgefährdete Bergstation aufgegeben werden könnte. Braunwald müsste allerdings seinen höchsten Trumpf, die Autofreiheit, aufgeben, die Strasseninfrastruktur anpassen und für die notwendigen Parkplätze sorgen. Die Kosten wären mit 130 bis 180 Millionen Franken zu hoch und die geologischen Risiken ebenfalls, meint die Projektgruppe Quo Vadis. Ein Besuch von Braunwald lohnt sich immer und Pro Bahn freut sich besonders, dass die Braunwaldbahn im GA inbegriffen ist.

HS

Die Angst vor dem Zug

Im Auto fühlen sich die Deutschen sicherer als im Zug. Das ergab eine Umfrage für das Hamburger Magazin «Stern».

Auf Reisen fühlen sich die meisten Deutschen mit dem Auto am sichersten. Das erklärten in einer Umfrage für das Hamburger Magazin «Stern» 42 Prozent der Bürger. Ein knappes Viertel (24 Prozent) sagt, sie würden sich in der Bahn am sichersten fühlen. 16 Prozent haben im Flugzeug am wenigsten Angst. Befragt worden waren Anfang Mai 1004 repräsentativ ausgesuchte Bundesbürger. Das subjektive Sicherheitsgefühl stimmt nicht mit der Realität überein. Die Bahn schnei-

det in allen Statistiken als das ungefährlichste Verkehrsmittel ab. Das Magazin «Stern» erwähnt als mögliche Erklärung für die Resultate den jüngsten Zusammenprall eines ICE mit einer Schafherde bei Fulda. «Solch spektakuläre Fälle verzerren das Bild», sagte Bahnexperte Wolfgang Fengler von der TU Dresden zum «Stern». Verglichen mit den anderen Verkehrssystemen habe die Bahn ein Sicherheitsniveau erreicht, das mit vertretbarem Aufwand kaum noch zu steigern sei. pbs

Im TGV gratis ins Internet

Während der Testphase ist der Internetzugang im Zug von Zürich über Basel nach Paris gratis. Bei einer flächendeckenden Einführung soll aber eine Gebühr erhoben werden.

TGV LYRIA wartet mit einer beachtenswerten Neuheit auf. Auf dem Dach des Triebzuges mit der Nummer 4418 wurde eine Satellitenantenne angebracht, damit die Fahrgäste während der Fahrt von Zürich über Basel nach Paris und zurück mit ihrem eigenen Laptop im Internet surfen und ihre Mails abfragen können. Dieser Service wird in der ersten und in der zweiten Klasse angeboten. In der Testphase ist der Dienst kostenlos, bei einer späteren flächendeckenden Einführung soll jedoch eine Gebühr erhoben werden, deren Höhe noch nicht feststeht.

Für Reisende in 1. Klasse gibt es zwei weitere Neuerungen. Auf allen Verbindungen Schweiz-Frankreich und zurück (Ausnahme Genf-Paris) verteilt das Cateringpersonal von Wagons-Lits kostenlos Tageszeitungen. Taxireservationen für die Bahnhöfe Paris Gare de Lyon und Paris Est können während der Fahrt bereits beim Zugbegleiter vorgenommen werden. Zwischen Genf und Paris wird zudem der auf anderen Strecken bereits bewährte Service am Platz in der 1. Klasse eingeführt.



Bild: Thomas Stutz

TGV mit Antenne.

TGV LYRIA, die gemeinsame Tochter von SNCF und SBB, steigerte im vergangenen Jahr die Auslastung ihrer Züge erneut. Der Marktanteil Schweiz-Frankreich liegt über 50 Prozent, die durchschnittliche Auslastung der Züge Genf-Paris beträgt 78 Prozent und zwischen Zürich und Paris 90 Prozent. Ein Einsatz von Doppelstock-Zügen und/oder zusätzlichen Verbindungen wird intensiv geprüft.

Die beiden an der TGV-Weltrekordfahrt beteiligten Triebköpfe 384 003 und 384 004 sind nun als TGV 4402 im regulären Umlauf mit fahrplanmässigen Zügen zwischen Frankreich und der Schweiz im Einsatz. Sie tragen immer noch die spezielle Bemalung, welche auf den Weltrekord aufmerksam macht. DUT



Guten Morgen, Hamburg!
Ausgeschlafene reisen nachts.
Im City Night Line. **Ab CHF 81.-***



Im Schlaf reisen, Zeit gewinnen und dabei noch sparen.

Mit dem City Night Line sind Sie vor 9.00 Uhr in Hamburg. Vom legendären Fischmarkt über Hafenzurndfahrten durch Fleeten und Kanäle bis zu den alten Gemäuern der Speicherstadt – Hamburg bietet Stadtleben pur. Abends besuchen Sie eines der vielen internationalen Musicals oder erleben die berühmt-berüchtigte Reeperbahn live. Informationen und Buchung überall, wo es Bilette gibt und unter www.citynightline.ch. **Die Bahn macht mobil.**

* Spar-Night Tickets Liegewagen 6er-Abteil pro Person und Weg, solange Vorrat. Umtausch und Erstattung ausgeschlossen.

City Night Line

Online im IC

In der Schweiz können Passagiere in 75 Intercity-1.-Klasse-Wagen der SBB über Public Wireless LAN im Internet surfen. Der Zugang kostet für Swiscom-Kunden mit einem Natel- oder DSL-Abonnement pro Stunde 4 Franken, abgerechnet wird in 15-Minuten-Schritten. Für andere Benutzer kostet der Dienst 6 Franken pro Stunde. Die ausgerüsteten Wagen sind aussen mit einem Notebook-Piktogramm gekennzeichnet. Die beste Verbindungsqualität besteht zwischen Zürich und Bern.

pbs

Eine Zugfahrt durch Sloweniens Geschichte

Eine Eisenbahnreise zu den Oberkrainern, genau gesagt nach Slowenien bietet Eisenbahn- und Landschaftserlebnisse der besonderen Art. Empfehlenswert ist die Anreise im Schlafwagen ab Zürich nach Ljubljana.

Ljubljana, die architektonisch interessante Hauptstadt Sloweniens, wurde ursprünglich von Siedlern aus dem Herzogtum Bayern gegründet und hiess früher Laibach. Die sehenswerte Altstadt, die grosszügigen Fussgängerzonen, die Cafés und der Fluss – unterstützt von einem milden Klima – vermitteln einen südlichen Reiz, der zum Verweilen und Bleiben einlädt. Das Tram wurde in den 60er-Jahren leider eingestellt, wegen den heutigen Verkehrsproblemen überlegt man sich jedoch wieder die Einführung einer sogenannten Stadtbahn.

Das über 1200 Kilometer lange Eisenbahnnetz von Slowenien ist etwa zur Hälfte elektrifiziert. Nebst modernem Rollmaterial wie zum Beispiel fabrikneuen Taurus-Lokomotiven von Siemens kann man noch vielfach ältere Lokomotiven und Triebzüge von allen gängigen Herstellern aus ganz Europa und sogar aus Übersee bestaunen.

Für Natur- und Wanderfreunde sind der Besuch und ein Aufenthalt in Bled, am Fusse der Julischen Alpen gelegen, ein Muss. Als landschaftliches Juwel und als St. Moritz Sloweniens wird Bled heute bezeichnet, zu früheren Zeiten war es die Sommerresidenz von Tito. Nun, Tito ist nicht mehr hier, der malerische See inmitten eines grossen Wanderparadieses ist geblieben. Die umliegenden Berge schützen den Ort vor den kalten Nordwinden und wegen des gesunden Klimas und dem Thermalwasser hat sich hier ein wichtiges Wellness- und Kongresszentrum von Slowenien entwickelt.

WEITER RICHTUNG SÜDEN

Für Eisenbahnfans gilt dann aber, mit der Wocheinerbahn in Richtung Süden aufzubrechen. Die Wocheinerbahn, ursprünglich Teil der Transalpenzugverbindung von Bayern nach Triest, wurde 1909 eröff-



Bild: Edwin Dutler

Historismus und Jugendstil vereint: Der Bahnhof Nova Gorica von Italien aus gesehen.

net. Die berühmtesten Objekte an der Wocheinerbahn sind ohne Zweifel der Wocheiner-tunnel (mit der heutigen Länge von 6327 Metern) und die Steinbrücke in Solkan, die mit der Steinbogenspannweite von 85 Metern die längste solche Brücke auf der Welt ist. Aus der Sicht der Architektur sind auch zwei Gebäude am Bahnhof in Nova Gorica sehr wichtig, nämlich das Bahnhofgebäude, das Elemente des Historismus und des Jugendstils verbindet, und das Heizhaus, das eines der schönsten solchen Gebäude im Mitteleuropa ist. Überhaupt, den Bahnhofsvorplatz von Nova Gorica muss man gesehen haben. Früher verlief quer durch den Bahnhofsvorplatz der Eiserne Vorhang, heute gehört Slowenien zur EU und es ist empfehlenswert, sich anstatt im slowenischen Bahnhofsbuffet auf der gegenüberliegenden Strassenseite, nämlich in Italien, zu verpflegen, und zwar ohne jede Zollkontrolle.

Mit nicht mehr ganz neuen und leider vielfach verschmierten Triebwagen wird dann über Sezana und Divaca und

zuletzt auf einer 1967 eröffneten Einspurstrecke mit viel Güterverkehr und mit Steigungen von bis zu 25 Prozent die Hafenstadt Koper erreicht (siehe Kasten). Im slowenischen Istrien, am grünen Mittelmeer gelegen, inmitten mediterraner Natur lassen sich Körper, Geist und Seele verwöhnen. Die altertümlichen Kleinstädte Piran, Koper, Izola sowie das elegante Portoroz waren schon immer begehrte Orte der Erholung. Auch die alten Griechen und Römer haben dort Spuren hinterlassen.

ZWISCHENHALT IN TRIEST

Die Rückreise in die Schweiz kann zwar von Slowenien aus in einem Tag geschafft werden, wer es sich jedoch zeitlich leisten kann, sollte in Triest einen Zwischenstopp einplanen. Zwischen Istrien und Triest bestehen regelmässige Busverbindungen. Die direkte umsteigefreie Cisalpino-Tagesverbindung von Triest nach Zürich fährt frühmorgens ab.

Edwin Dutler

www.slovenia.info; www.slo-zeleznice.si; www.autostazionetrieste.it

Der Hafen von Koper

Koper ist die einzige Seehafenstadt Sloweniens. Ursprünglich eine italienische Stadt, wurde Koper nach dem Krieg dem damaligen Jugoslawien zugesprochen. Der Hafen wird zurzeit modernisiert. Ein grosser Teil der Ein- und Ausfahrten werden hier für Österreich getätigt, dank seiner Lage mitten in Europa und wegen seinen guten Verkehrsverbindungen ist der Hafen ein optimales Zentrum für die Logistik und Distribution für Zentral- und Osteuropa. Die Seewege von Koper zu den Produktionsstädten im Fernen Osten sind kürzer als von den nördlichen europäischen Häfen aus. Die eingesparte Zeit soll zwischen fünf und zehn Tage betragen. Deshalb wird auch der Ausbau für den Im- und Export von Autos stark forciert. Dass die Südhäfen mehr Verkehr produzieren, hat auch die Schweizer Firma Intercontainer-Interfrigo (ICF) festgestellt, unlängst hat sie die Anzahl ihre Ganzzüge von Koper in Richtung Budapest wiederum erhöht. **DUT**

www.icfonline.com

Lindau: Vorwärts in gar kleinen Schritten

Das Projekt zum Ausbau der Strecke Zürich–München kommt nur schleppend voran.

Im Februar hat sich der deutsche Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee mit unserem Verkehrsminister, Bundesrat Moritz Leuenberger, einmal mehr in Memmingen getroffen. Da die Reise auf der nicht elektrifizierten Bimmelbahn für die beiden Magistrate ja nicht zumutbar ist, sind beide mit ihren Regierungsjets nach Memmingen geflogen. Dort wurde dann eine gemeinsame Absichtserklärung für den raschen Ausbau der Bahnstrecke Zürich–München unterzeich-

net. Die Strecke soll elektrifiziert und für das Befahren mit Neigetechnikzügen ausgerüstet werden. Der Baubeginn ist jetzt für das Jahr 2010 geplant, die Fertigstellung soll bis spätestens im Jahre 2015 erfolgen. Pro Bahn Schweiz ist gespannt, wann aus Ankündigungen endlich definitive Verträge, wann aus Verträgen Baumassnahmen und wann aus Baumassnahmen für die Kundinnen und Kunden abgeschlossene nutzbringende Projekte werden.

Damit mit dem Bau überhaupt begonnen werden kann, will die Schweiz 50 Million Euro vorfinanzieren (siehe InfoForum 01/08). Dieser Betrag wurde bereits 2005 vom Parlament genehmigt. Es ist ja für die Schweiz sicher kein Problem, auch einmal praktische Entwicklungshilfe den Brüdern und Schwestern im nördlichen Nachbarland zukommen zu lassen, nur sollte man ein Geschenk auch annehmen und mit dem Bau einmal beginnen.

Zum Vergleich: Für die TGV-Strecke Rhein/Rhone wurde zur gleichen Zeit auch ein Beitrag der Schweiz beschlossen. Hier laufen die Bauarbeiten auf Hochtouren und kurz nach dem jetzt vorläufig einmal geplanten Spatenstich auf der Strecke Lindau–Geltendorf werden die TGV auf der Verbindung Rhein/Rhone bereits mit 320 Stundenkilometern durchbrausen und die Reisezeit nach Paris erneut verkürzen.

Edwin Dutler

Der neue Hochgeschwindigkeitszug AGV

Im Frühjahr hat die Firma Alstom in La Rochelle in Anwesenheit von Frankreichs Staatspräsident Nicolas Sarkozy den Prototypen des neuen Hochgeschwindigkeitszugs AGV vorgestellt.

Rund 25 Jahre nach der Inbetriebsetzung des TGV (Train Grande Vitesse) wurde im Frühjahr das neueste Prestige-projekt der Grande Nation, der AGV (Automotrice Grande Vitesse), in La Rochelle der Öff-

fentlichkeit gezeigt. Das futuristische und aerodynamische Design des AGV ist bemerkenswert. 360 Stundenkilometer erreicht der neue Hochgeschwindigkeitszug. Lokomotiven wie beim TGV wer-

den nicht mehr benötigt, die Motoren des Zuges befinden sich auf den Drehgestellen. Auch die Zuglänge kann der Nachfrage angepasst und variiert werden, möglich sind 7 bis maximal 14 Wagenzüge.

Und dank dem verstärkten Einsatz von Verbundwerkstoffen und Aluminium ist der AGV wesentlich leichter als sein Vorgänger, der TGV. Die Innenbreite wird von Alstom mit 2,75 Meter angegeben, ein Wert, der heute von keinem Konkurrenzprodukt erreicht wird. In einer ersten Phase wird der AGV nur einstückig gebaut.

Der neue Hochgeschwindigkeitszug hat bereits Käufer gefunden: Die neue private italienische Bahngesellschaft Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) hat bei Alstom 25 AGV bestellt und will damit spätestens ab Anfang 2011 hochwertigen Verkehr auf den Magistralen Mailand–Rom–Neapel betreiben. Bis zum Jahre 2020 sollen in Europa weitere 6000 Streckenkilometer Hochgeschwindigkeitsstrecken in Betrieb genommen werden, das Potenzial für einen erfolgreichen Verkauf von AGV ist somit vorhanden. Edwin Dutler



Bild: Sylvain Weillsson

Der Nachfolger des TGV: Der AGV (Automotrice Grande Vitesse) von Alstom wird ab 2011 zwischen Mailand und Neapel verkehren.

Potenziamento FLP: La voce degli utenti

Le novità di questo potenziamento: frequenze orarie ogni 15 minuti anziché 20 ma anche qualche realizzazione «autocentrica».

Il nuovo orario 2008 ha portato agli utenti il cadenzamento della FLP ogni 15 minuti. Si tratta di un reale miglioramento e ce ne rallegriamo. Ci rendiamo conto delle difficoltà che hanno dovuto essere superate nei lunghi mesi di cantiere e del lavoro fatto per adeguare gli orari di tutta la rete dei trasporti pubblici che si attestano su questa linea ferroviaria. Teniamo a ringraziare tutti coloro che si sono impegnati per raggiungere questo obiettivo e i lavoratori della FLP per la diligenza profusa nell'adattarsi alle nuove strutture e orari.

Abbiamo comunque alcune considerazioni critiche da fare sulle opere realizzate. Quando si passa dalla pianificazione alla realizzazione fisica ci resta il dubbio che nella mente di progettisti, ingegneri e impresari l'automobilista sia sempre prioritario e l'utente del mezzo pubblico l'ultima ruota del carro. Vediamo qualche esempio.

ASFALTO E CEMENTO

Alle stazioni di Magliaso e Bioggio si è proceduto al taglio di tutti gli alberi dei parcheggi esistenti per sostituirli «razionalmente» con rivestimento di asfalto e cemento e alcuni striminziti alberelli. È possibile che così si siano guadagnati alcuni posti auto, le quali però dovranno ora essere lasciati sotto il sole cocente invece che all'ombra degli alberi. Anche il parcheggio alla stazione di Cappella Agnuzzo ci lascia perplessi. A nostro parere un «park & ride» lì non ha molto senso: il traffico automobilistico va fermato all'origine, non alle porte della città. Così non diminuiscono certo le

colonne nel Basso Malcanton, senza contare la maggiore sollecitazione negativa di una zona ecologicamente sensibile come il laghetto di Muzzano.

DI UTILITÀ DUBBIA

Di fronte a queste realizzazioni «autocentriche» il povero utente resta con le briciole. Le tettoie di riparo sono striminzite e senza pareti laterali, non riparano né dal sole né dalla pioggia, le panchine di cemento fredde e scomode. Ed altre opere a prima vista eseguite in un'ottica pro utente, si rivelano di utilità dubbia. A Magliaso si è costruito un isolato tratto di marciapiede sulla strada di quartiere al di là della stazione di cui non si vede l'utilità dato lo scarso traffico veicolare. Perfettamente inutile è, sempre a Magliaso, il sottopasso pedonale che non ha nemmeno la rampa per invalidi, quando esiste il passaggio a livello a pochi metri di distanza. Un vero spreco delle scarse risorse messe a disposizione del trasporto pubblico.

Bene invece, anzi molto bene, il marciapiede che collega la stazione di Bioggio al nucleo del paese. La strada prima era veramente pericolosa con l'intenso traffico di veicoli pesanti per la zona industriale e il semplice percorso pedonale dipinto sul bordo della strada era nettamente insufficiente.

L'eccesso di cemento e asfalto rende tutto quanto molto freddo e impersonale. Sembrano piccole cose ma ogni metro quadrato di verde in meno aumenta l'afa in estate e il freddo d'inverno. Riteniamo siano fattori che i progettisti debbano tenere in mag-

giore considerazione. Un maggiore coinvolgimento degli utenti in fase di progettazione di dettaglio e di realizzazione potrebbe avere qualche effetto positivo.

MAGGIORE CONFORT

Naturalmente non è colpa dei progettisti se alcuni utenti si sono già applicati a imbrattare le infrastrutture appena rinnovate. Purtroppo è un dato frequente nella cosa pubblica, quello che è comune non è di nessuno e nessuno se ne cura; lo si vede anche in cose banali come mettere i piedi sui sedili, appoggiare ombrelli e contenitori bagnati quando piove, abbandonare rifiuti dove capita invece di gettarli nei cestini, ecc. Una mancanza di cortesia verso gli altri utenti – e non si tratta solo dei soliti giovinastri, anche bambini con genitori e cittadini benpensanti. Più educazione da parte di tutti contribuirebbe sensibilmente a un maggiore confort nel trasporto pubblico.

Dunque per riassumere concisamente. Bene la maggiore frequenza dei treni e il



Le tettoie di riparo sono striminzite, le panchine di cemento fredde e scomode.

nuovo marciapiede in via stazione a Bioggio. Male il taglio di alberi per far posto alle auto, l'eccesso di cemento e asfalto, le tettoie di riparo insufficienti e lo spreco di soldi per opere di dubbia utilità. Nota di biasimo speciale agli utenti maleducati. Merito ai pianificatori e ai lavoratori della FLP per il maggior impegno profuso nell'adattarsi ai nuovi impianti. Rinnoviamo l'invito ai progettisti a uscire metaforicamente dall'abitacolo della loro auto e a chiedere anche l'opinione degli utenti quando si tratta di progettare nel dettaglio opere di trasporto pubblico.

Giovanni Ruggia

Deutsche Zusammenfassung

Die Tessiner Sektion freut sich über den neuen Viertelstundentakt der Ferrovia Lugano–Ponte Tresa (FLP) und dankt den Verantwortlichen dafür. Sie hat aber auch einige kritische Anmerkungen zu den Ausbauarbeiten. So mussten in Magliaso und Bioggio Schatten spendende Bäume Parkplätzen weichen. Nun prägen Asphalt und Beton das Bild und sorgen für eine kalte und unpersönliche Atmosphäre. Die neue Unterführung in Magliaso ist unnötig und reine Geldverschwendung. Die kleinen Dächer über den Wartezonen auf den Perrons vermögen weder vor Sonne noch vor Regen zu schützen, und die Betonbänke laden nicht zum Sitzen ein. Wären die Bahnbenutzer stärker miteinbezogen worden, hätten solche Details verbessert werden können. pbs

Thurgauer Tango bringt Basler in Bewegung

Die Baselland Transport AG (BLT) ist der drittgrösste Trambetrieb der Schweiz. Pro Bahn NWCH konnte sich anlässlich einer Betriebsbesichtigung in Oberwil BL von der Geschäftsleitung über die Pläne der BLT orientieren lassen.

Die Baselland Transport AG (BLT) ist neben den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB), den SBB und Postauto einer der vier grossen Anbieter im öffentlichen Verkehr der Nordwestschweiz. Die BLT entstand 1974 durch die Fusion der vier meterspurigen Vorortslinien Birsigtalbahn (BTB), Birseckbahn (BEB), Trambahn Basel-Aesch (TBA) und Basellandschaftliche Ueberlandbahn (BUeB). 1984 wurde die Birsigtalbahn auf die technischen Normen der übrigen Tramlinien umgestellt.

In der Zwischenzeit sind viele wichtige Buslinien dazugekommen. Im Juni 1987 wurde der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) als erster integraler Tarifverbund der Schweiz gegründet. Die Erfolgsformel des TNW lässt sich auf einen einfachen Nenner bringen: ein gutes öffentliches Verkehrsangebot kombiniert mit einem attraktiven Tarif. Erstmals wurden im Jahr 2006 über zwei Millionen U-Abos/Monatsabos verkauft. Die Geschäftsstelle des TNW befindet sich bei der BLT in Oberwil, die als Geschäftsführende Transportunternehmung auftritt (GTU).

Dank dem TNW stiegen die Passagierzahlen stark an. Die BLT hat im Birsigtal wie auch im Leimental sehr grosse Investitionen in Streckenausbauten getätigt, es mussten zusätzliche Tramfahrzeuge und Busse beschafft und neue Depotgebäude errichtet werden. Bedingt durch die Siedlungsentwicklung, die Direktanbindung des Bahnhofs Basel SBB und auch dank der verdichteten Fahrpläne sind besonders im Birsigtal die Fahrgastzahlen enorm gestiegen.

IM AUFBRUCH

Erneut steht die BLT vor grossen Ausbausritten. Aufgrund einer Ausschreibung mit strengem Pflichtenheft wurde 2006 bei Stadler-Rail eine Vorserie von vier Tangotrams bestellt. Diese sind im Bau, das erste Tram soll im Herbst 2008 ausgeliefert werden. Nach dem Erhalt der Betriebsbewilligung sollen die neuen Fahrzeuge im Alltag intensiv erprobt werden. Erst nach erfolgreichem Betrieb werden die weiteren Trams bestellt, insgesamt 40 für die BLT und 20 für die BVB. Dieses vorsichtige Vorgehen wurde aufgrund der Probleme der BVB mit neuen Niederflurwagen vor wenigen Jahren gewählt. Die Fachdienste der BLT und BVB begleiten den Bau der neuen Fahrzeuge.

Weiter soll noch in diesem Jahr der Bahnhof Dornach-Arlesheim SBB mit einer neuen Tram- und Postautostation versehen werden. Für das Tram 10 ist ein Doppelspurausbau bis Stollenrain geplant. Die Projektkosten von 31 Millionen Franken teilen sich Bund, SBB, BLT, die Kanto-



Bild: BLT

BLT in Aufbruchstimmung: Im Herbst wird ein neues Tram nach Basel geliefert.

ne BL/SO sowie die Gemeinden Arlesheim und Dornach.

IN PLANUNG

Geplant ist zudem, die BLT-Linie 10 mit der BVB-Linie 2 zu verknüpfen, was eine direkte Linie an den Bahnhof Basel SBB ergibt (Einsparung Fahrzeit rund 5 Minuten). Dazu ist ein Ausbau zwischen den Haltestellen Dornach und Margarethen nötig. Die Projektkosten werden auf rund 15 Millionen Franken geschätzt.

Geprüft wird schliesslich ein Doppelspurbau zwischen Bottmingerhöhe und Binningen, die Projektkosten dazu sind noch nicht bekannt. Nicht zuletzt werden Fahrplanverdichtungen, etwa zwischen Dornach und Ettingen, sowie im Leimental vorgenommen.

IN AUSSICHT

Längerfristig werden folgende Konzepte angepeilt:

- Verlängerung der Linie 8 nach Weil am Rhein (ist bewilligt, Baubeginn Basel 2008);

- Verlängerung der Linien 3 und 11 nach St. Louis. Vorstudien beginnen demnächst;
- Verlängerung Tramlinie 14 in Pratteln bis Buholz;
- Tramlinie ab Pratteln Bahnhof SBB nach Salina Raurica;
- Spange zwischen Linie 10 und 11, vernetzen zwischen Reinach und Bahnhof Dornach-Arlesheim SBB.

Willi Rehmann

BETRIEBSAUFNAHMEN
1887: BTB Birsigtalbahn-Strecke Basel–Therwil in Dampfbetrieb
1902: BEB Birseckbahn-Strecke Aeschenplatz–Dornach
1907: TBA Trambahn Basel–Aesch
1921: BUeB Basellandschaftliche Ueberlandbahn bis Muttenz
1974: Fusion der Vorortsbahnen

BLT-KENNZAHLEN 2007
Trambereich: 106 Trams 65 km Tramlinien 36 Mio. Fahrgäste 129 Mio. Personenkilometer
Busbereich: 52 Busse (14 im BLT-Auftrag) 121 km Buslinien (davon entfallen 56 km auf die BLT) 8 Mio. Fahrgäste 23 Mio. Personenkilometer
Unternehmen: 310 Mitarbeitende Bilanzsumme CHF 386 Mio. Umsatz CHF 77 Mio.

Bern denkt über eine neue Sektion nach

An der Mitgliederversammlung der Sektion Espace-Mittelland konnten sich die Teilnehmer über den neusten Stand der Métro M2 in Lausanne informieren. Diskutiert wurde die Gründung einer welschen Sektion.

Die Mitgliederversammlung der Sektion Espace-Mittelland vom 8. März fand in Lausanne statt. Bekanntlich betreut die Sektion Espace-Mittelland (ProBEM) ebenfalls die Pro-Bahn-Mitglieder der französisch sprechenden Schweiz. Für den Vormittag organisierte Johann Holenweg die Besichtigung des Depots und Werkstätten der Métro M2 Lausanne (Ouchy)-Vennes (Les Croisettes).

Im InfoForum 4/07 wurde bereits über «die steilste automatische Métro der Welt» berichtet, deshalb beschränkt sich die hiesige Information auf ergänzende Details: Im Bereich Bahnhof SBB Lausanne befindet sich die einzige Einspurstrecke, sonst ist die M2 in Doppelspur angelegt. Die ganze Anlage läuft vollautomatisch und wird zentral ferngesteuert. Die Züge fahren ohne Personal. Die Anlage wird mit 240 Kameras überwacht. Spektakulärstes Bau-

werk ist wohl die Haltestelle Bessières, die an die Brücke über das Tal des Flon anschliesst, welche ihrerseits durch die Brückenpfeiler des bestehenden Pont Bessières (La Cité-Cathédrale) führt.

NEUER KASSIER

Am Nachmittag begrüsst Sektionspräsident Aldo Hänni die 19 Anwesenden zur Mitgliederversammlung 2008. Der Mitgliederbestand beträgt Ende 2007 250 Mitglieder, wovon 45 in der welschen Schweiz wohnhaft sind. Sechs neue Mitglieder hatten durch die Flyer- und Standaktionen am LBT-Fest und 100 Jahre Bern-Schwarzenburg-Bahn gewonnen werden können. Der Kassenbericht für das Vereinsjahr 2007 verwies auf eine höhere Ausgabensumme als budgetiert. Die Minderausgaben in den meisten Bereichen konnten die grossen Aufwände für Mitgliederwerbung

und Unterstützung Tram Bern-West nicht vollständig kompensieren.

Silvio Tedaldi wurde als neuer Kassier einstimmig gewählt. Er löst Thomas Aeschbacher ab, der mit Akklamation für seine seriöse und verantwortungsvolle Kassaführung geehrt wurde.

PRO BAHN LÉMAN?

Beim Traktandum Verschiedenes wurde über die bessere Integration und Betreuung der welschen Pro-Bahner in der Sektion diskutiert. ProBEM sucht nach Lösungen. Im Idealfall könnte dies die Gründung einer neuen Sektion «Pro Bahn Léman» sein. ProBEM ist mit der ähnlich gelagerten Organisation in der Westschweiz «Oest Rail» in Kontakt.

2008 will ProBEM am Bahnhoffest in Bern, Bahnhoffest in Burgdorf und an der Einweihung der Métro M2 in

Lausanne präsent sein. Letzteres setzt aber voraus, dass «Flyer» und «Zusammenfassung Info Forum» in französischer Sprache verteilt werden könnten.

Hans Rothen

Quizfrage: Wie übersetzt man Pro Bahn Schweiz? – Pro Rail Suisse, Pro Train Suisse, Pro Chemin de fer Suisse, Pro Voie Suisse, Pro Ligne Suisse, Pro-Bahn Suisse oder?

MÉTRO M2
Länge: 6 km
Fahrzeit: 20 Minuten
Durchschnittsgeschw.: 40 km/h
Minimaler Radius: 80 m
Durchschnittliche Steigung: 5,5%
Maximale Steigung: 12%
Höhendifferenz: 375 m
Baukosten: CHF 7,6 Mio.

Rekordbeteiligung an der Zürcher Mitgliederversammlung

Die Mitglieder der Sektion Zürich orientierten sich an ihrer Versammlung über die neue Durchmesserlinie.

Die Mitgliederversammlung der Sektion Zürich vom 5. März zeichnete sich durch eine Rekordbeteiligung aus. Mehr als 50 Teilnehmer erschienen im Hauptbahnhof Zürich. Die beiden Referate waren die kräftigeren Anziehungspunkte als die Verhandlungen. Marco Ceriani, stellvertretender Leiter beim Bau der Durchmesserlinie (DML), berichtete über den Bau der neuen DML, über den Stand der Arbeiten, über die Aufteilung in die vier Lose und über Details zu den Ausführungen.

Markus Frischknecht, Gesamtleiter Infrastruktur, erklärte die Schwerpunkte der Infrastrukturausbauten der 4. Teilergänzung und den erweiterten Betrieb der S-Bahn nach Vollendung der Bauten. Wegen des Fahrzeitgewinns dank der DML müssen die Teilläste neu verknüpft werden, damit die Zugkreuzungen weiterhin in den Knotenpunkten stattfinden. Die anschließende Fragerunde brachte folgende Antworten:

- Die S-Bahn-Züge gelangen von der DML über die neue

Kohlendreieckbrücke und das Gütergleis zum Bahnhof Altstetten;

- Der Ausbau des Abschnittes Effretikon-Winterthur gehört nicht in die 4. Teilergänzung, sondern ins HGV-Projekt;
- Für das Tösstal steht die Planung noch aus;
- Die Inbetriebnahme ist für 2013 respektive 2015 geplant.

Von der eigentlichen Mitgliederversammlung sind folgende Traktanden speziell erwähnenswert: Die Sektionsstatuten wurden total revidiert und den Statuten des

Dachverbandes im Aufbau angepasst. Sie können unter www.pro-bahn.ch abgerufen werden. Mit Dank sind folgende Personen aus dem Vorstand entlassen worden: Walter Lötscher, Peter Schwarzenbach und Kurt Schreiber. Neu gewählt wurden: Marcel Burlet und Urs Schaffer. Beim Fahrplanwettbewerb, bei dem alle Kantonshauptorte erreicht werden mussten, ohne dass eine Strecke zweimal befahren wurde, war die Reise mit nur 20 Fahrten die beste Lösung.

Kurt Senn

Den Teufel an die Wand gemalt?

Leserbrief zum Artikel «Wer billig fährt, fährt nicht am besten» im InfoForum 01/08.

Ich danke den Verfassern des InfoForums für ihre aufwändige und nicht immer leichte Tätigkeit, sie mögen die nun folgende Kritik nicht persönlich nehmen. Der Leitartikel «Wer billig fährt, fährt nicht am besten» ruft jedoch nach energischem Widerspruch. Die darin enthaltenen Äusserungen zu Ausschreibungen von ÖV-Leistungen dürften nicht dazu beitragen, den Einfluss von Pro Bahn bei den Entscheidungsträgern zu stärken. Den Teufel derart pauschal an die Wand zu malen wirkt eher wie ein ideologisches Rückzugsgefecht, als dass es einen Beitrag zur Problemlösung darstellt.

Ich bin der Auffassung, dass Pro Bahn sich unvoreingenommen mit der Materie befassen und die zahlreichen guten und schlechten Beispiele genau analysieren sollte. Dabei ist auch der Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung richtig herzustellen. So ist zum Beispiel ein Tarif-

wirrwarr grundsätzlich nicht durch eine Ausschreibung begründet, sondern dadurch, dass die Träger des ÖV ihre Verantwortung nicht wahrnehmen. Beispiel 1: Im Bereich des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) werden laufend Busleistungen ausgeschrieben, ohne dass es zum Tarifwirrwarr kommt. Beispiel 2: Der ZVV wurde genau darum gegründet, weil ein Tarifwirrwarr herrschte, und zwar bevor jemals eine Leistung ausgeschrieben worden war!

Andreas Meyer als Kronzeuge beizuziehen ist nicht zielführend, denn er ist in dieser Sache Partei. Und wenn man die schmutzigen SBB-Regionalzüge in der Westschweiz kennt, wünscht man sich sehnlich eine sofortige Ausschreibung herbei.

Der Abschnitt «Leere Versprechen» ist schliesslich reine Schwarzmalerei, der einer objektiven Betrachtung nicht standhält. Die Entwicklung des Schienenpersonennahver-

kehrs in Deutschland spricht Bände, und zwar in der entgegengesetzten Richtung. Erst seitdem dieser Verkehr ausgeschrieben wird, gibt es ein anständiges Angebot mit steigenden Fahrgastzahlen, das für die öffentliche Hand bezahlbar ist – Ausrutscher inbegriffen.

Dass die Banker Schweden als Modellfall bezeichnen, ist aus Kundensicht sicher danebengeraten, denn nirgendwo haben im Verhältnis zum Netzzumfang so viele Ausschreibungen katastrophale Ergebnisse gebracht. Ein Modellfall wäre es jedoch in dem Sinne, dass man aus diesen Erfahrungen lernen könnte, um es besser zu machen. Hier wäre eben die Aufgabe für Pro Bahn. Das A und O bei Ausschreibungen sind die Rolle des Auftraggebers und die Vergabekriterien. Dies sind politische Grössen, auf die eine Einflussnahme der Bahnkunden wichtig ist.

Dieter Schopfer

Dem Sonnengesang folgt die Trauermelodie

Leserbrief zum Artikel «Walliser warten nicht länger auf Anschluss» im InfoForum 01/08

Walliser warten nicht länger auf Anschluss, Urschner und Gommer dafür umso mehr!

Seit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 dauert die Reise aus der Zentral- und Ostschweiz ins Urserntal (Hospental, Realp) und Obergoms (Oberwald-Münster) rund eine halbe Stunde länger. Die «Angebotsoptimierungen» für das Wallis wurden auf dem Buckel der Gotthard- und Furkaregion durchgeführt. Dazu kommt, dass die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) dank instabilem Fahrplan am Ober-

alppass (zu kurz berechnete Aufenthaltszeiten) während den Hauptreisezeiten mit Verspätungen bis zu 30 Minuten und entsprechenden Anschlussbrüchen in Disentis und Andermatt (oder Verspätungsanschlussbrüchen in Göschenen) ein noch unzuverlässiger ÖV-Partner geworden ist.

Innerhalb des Kantons Uri (Urner Talboden-Urserntal) sind die Reisezeiten durch den neuen Fahrplan absolut unattraktiv geworden. So ist es nicht erstaunlich, dass die Fre-

quenzen von und nach Göschenen im Alltag völlig zusammengebrochen sind, was die Fahrplanplaner vermutlich dazu verleiten wird, das Angebot ab Göschenen zukünftig auszudünnen. Damit werden jedoch die Passagierfrequenzen fehlen, um eine Schliessung der Gotthard-Bergstrecke nach Eröffnung der Gotthard-Neat zu verhindern.

Dem «Sonnengesang» im InfoForum-Artikel bleibt dann noch eine «Trauermelodie» für den Gotthard anzufügen.

Peter Blaser, Andermatt

Firmen und Gönner

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

gs graphic-studio gmbh
network publishing



Delegiertenversammlung von Pro Bahn in Visp

Am 19. April trafen sich die Delegierten im Wallis zur 11. Versammlung.

Für die Delegierten begann bereits die Anreise mit einer Überraschung. Kurz nach Bern offerierte die Sektion Espace-Mittelland allen Delegierten Kaffee und Gipfeli. Rasch war der Lötschberg-Basistunnel durchfahren und in Visp wurden die Teilnehmer der Delegiertenversammlung mit Sonnenschein begrüsst. Auch Radio Rottu Oberwallis wartete bereits und Präsident Edwin Dutler nutzte die Gelegenheit, der Hörerschaft im Wallis

Pro Bahn Schweiz vorzustellen.

Im Hotel Elite wurde die Tagung mit einer Grussadresse vom Visper Gemeindepräsidenten, Ständerat René Imoberdorf, eröffnet. Anschliessend lauschten die Teilnehmer einem Referat von Roland Heinzmann, Bauingenieur der SBB, der über den Bahnknoten Visp informierte. Die betrieblichen Erfahrungen der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) wurden von Peter Rüttimann, Leiter Betrieb, präsentiert. Das Rahmenprogramm wurde mit einer Stadtführung unter der Leitung von Edmund Sterren, Citymanager Visp, und einem von der Gemeinde Visp offerierten Apéro abgeschlossen.

ERFREULICHE RECHNUNG

Knapp nach 14.00 Uhr eröffnete der Präsident die 11. Delegiertenversammlung. Der Jahresbericht und die erfreuliche

Jahresrechnung wurden einstimmig genehmigt. Bei den Wahlen wurde Edwin Dutler als Präsident wiedergewählt. Im Zentralvorstand hatte Thomas Lendenmann seinen Rücktritt erklärt (siehe unten). Die Zentralvorstandsmitglieder Heinrich Estermann, Johann Holenweg, Kurt Schreiber und Heinz Villa wurden einstimmig wiedergewählt. Als neue Zentralvorstandsmitglieder wurden Hans Rothen und Kaspar Woker ohne Gegenstimme gewählt.

ABGELEHNTEN INVESTITIONEN

Eine rege Diskussion löste der Antrag der Sektion Zentralschweiz betreffend eine solide Vereinsfinanzierung aus. Zahlreiche Votanten meldeten sich mit Ideen, wie und was noch vermehrt für die Anliegen der ÖV-Benutzer investiert werden sollte. Der ursprüngliche Antrag der Sek-

tion Zentralschweiz wurde jedoch mit 4 Ja-, 16 Neinstimmen und 7 Enthaltungen klar verworfen.

ANGENOMMENER ANTRAG

Mit grossem Mehr angenommen wurde jedoch ein Antrag von Karin Blättler. Beim Traktandum Budget 2008 schlug sie vor, zusätzlich 10 000 Franken für Kampagnen für ÖV-Kunden vorzusehen. Die Delegierten nahmen in Kauf, dass das Budget mit dieser Änderung neu mit einem Verlust von 8265 Franken abschliesst. Die Mitgliederbeiträge werden auch im Jahre 2009 nicht erhöht und bleiben auf dem bisherigen Niveau.

Kurz vor 16.00 Uhr konnte der Präsident die Delegiertenversammlung schliessen. Anschliessend genoss ein grosser Teil der Delegierten bei herrlicher Walliser Sonne einen kühlen Umtrunk. **PBS**

Bilder im Internet: www.pro-bahn.ch

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
 Postfach 3834, 4002 Basel

OSTSCHWEIZ

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

TESSIN

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

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

Der Gründer von Pro Bahn tritt kürzer

Thomas Lendenmann gibt seine Funktion im Zentralvorstand ab.

Sein berufliches Engagement lässt das Ausüben einer Funktion im Zentralvorstand nicht mehr zu, Thomas Lendenmann wird aber weiterhin in den Ressorts Dienstleistungen und Güterverkehr aktiv mitarbeiten.

Pro Bahn Schweiz dankt Thomas Lendenmann für sein nachhaltiges Wirken zugunsten und im Interesse der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs. Er hat zusammen mit seiner Frau Doris unzählige Arbeitsstunden für die Geschicke von Pro Bahn Schweiz investiert. Ihm hat

der Verein sein Bestehen überhaupt zu verdanken. Pro Bahn Schweiz wurde durch Thomas Lendenmann am 28. August 1993 gegründet. Während zehn Jahren stand Thomas Lendenmann Pro Bahn Schweiz vor.

In den ersten Jahren seiner Amtszeit kamen zahlreiche verkehrspolitische Vorlagen zur Abstimmung. Auch Bahn 2000 war noch nicht aufgegleist. Thomas Lendenmann hat die anstehenden Vorlagen mitentscheidend und tatkräftig unterstützt. Mit Erfolg, das Volk hat alle verkehrspoliti-



Edwin Dutler überreicht Thomas Lendenmann das Modell eines Steuerwagens auf einer Pro-Bahn-Schiene.

schen Vorlagen gutgeheissen, unter anderem auch die grosse Finöv-Vorlage im November 1998. **PBS**



Ihr direkter Draht zu Bahn, Bus und Tram.



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

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

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

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

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

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

E-Mail: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

Talon einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich; www.pro-bahn.ch

AZB
P.P. / Journal
3001 Bern