



Bild: RfB

Nachfrage steuern mit abgestuften Tarifen?

Bringt ein 9-Uhr-GA auch abends um neun Uhr mehr Gäste in einen halbleeren Zug? Pro Bahn stellt sich der Tarif-Diskussion im Schwerpunkt ab Seite 3. Bei Vollmond überquert ein Abendschnellzug von St. Moritz nach Chur den Landwasserviadukt. Brächte ein GA light mehr Passagiere auf diesen Zug?



Edwin Dutler
Präsident
Pro Bahn Schweiz

Sicherheit auf sicherer Grundlage

Nach der Ablehnung der umstrittenen Transportpolizei im Nationalrat scheint bei einigen Politikern doch noch die Einsicht gereift zu sein, dass das geltende Transportgesetz aus dem Jahre 1878 nicht der Weisheit letzter Schluss sei. So hat man sich in der zuständigen Verkehrskommission recht schnell zusammengefunden, um die Scherben zu kitten. Es ist aber schon bemerkenswert, dass fundamentale gegenseitige Interessen immer bei Vorlagen zum öffentlichen Verkehr eskalieren. Gleiches geschah beim schliesslich vom Volk

angenommenen Gesetz über die Sonntagsverkäufe in den Bahnhöfen. Seitens der Reisenden ist zu wünschen, dass auch in den öffentlichen Verkehrsmitteln die gleiche Rechtsordnung und Sicherheit wie auf der Strasse gilt. Es ist nicht einzusehen, weshalb diesbezüglich bei Bahn, Tram, Bus und Schiff andere Gesetze gelten sollen. Die Politik ist gefordert, ihre Aufgaben im Sinne eines wirksamen Schutzes der Fahrgäste schnellstmöglich zu erledigen und nicht erneut Flickwerk oder gar eine Nullrunde zu produzieren.

Pour un ancrage efficace de la sécurité

Après le rejet, par le Conseil national, de la loi sur le service de sécurité dans les transports publics, qui aurait permis une privatisation de la police des trains, certains politiciennes et politiciens semblent avoir réalisé que la loi sur la police ferroviaire de 1878 n'est pas un monument immuable. La commission des transports en charge de ce dossier controversé a donc assez rapidement su s'entendre pour recoller les pots cassés. Que les intérêts fondamentalement opposés soient appelés à s'affronter sur le terrain des transports publics n'est pas nouveau. C'était notamment le cas lors de la votation sur la modification de la loi

sur le travail qui demandait une libéralisation des ventes dominicales dans les gares. Côté voyageurs, il est à souhaiter que dans les transports publics, le même ordre juridique et les mêmes règles de sécurité s'appliquent que sur la route. Il n'est en effet pas concevable que ce soient des lois différentes qui régissent la cohabitation dans les trains, les trams, les bus et les bateaux et sur les routes. C'est à la politique qu'il incombe dès lors de relever le défi qui consiste à éviter un nouveau bricolage, voire une course à vide, et à instaurer le plus rapidement possible une protection efficace des voyageurs.

La sicurezza su una base solida

Dopo il rifiuto della polizia di trasporto contestata nel Consiglio nazionale alcuni politici si sono resi conto che la legge sui trasporti ancora in vigore dall'anno 1878 non è più proprio attualissima, così che nella commissione di trasporto competente si è subito messo d'accordo per raccogliere le briciole. Quello che fa colpo è sempre la degenerazione d'opposizioni fondamentali d'interesse, quando si tratta d'oggetti di trasporto pubblico. Medesima cosa successe con la legge sull'apertura domenicale dei nego-

zi nelle stazioni finalmente accettata dal popolo. Da parte dei viaggiatori c'è da augurarsi che la stessa sicurezza legale che c'è sulla strada vale anche per i mezzi pubblici. Non si vede perché in merito dei treni, tram, bus e battelli dovrebbero valere altre leggi. La politica è sollecitata di svolgere al più presto possibile il suo dovere nel senso di una protezione efficiente dei passeggeri e non produrre di nuovo un pasticciato o addirittura finire con un nulla di fatto.

PS: 20. Mai: Meldung aus der zuständigen NR-Kommission: Kompromis ist ausgehandelt.

Inhalt

Schwerpunkt

Heisse Diskussionen 3
EPF tagte in Bern 6

Verkehrspolitik / Aktuell

Gar nicht erst anfangen! 7
Cisalpino: Hoffnung 8
Thurgau: Ausbau 9
Tessin: Sonne und Schatten 10

Regional / Tram

Glarus: steter Tropfen 11
Basel-Olten-Bauma 12
Bern: Tramfieber 14
Zürich: Flughafen, Tango 7 ... 15-16

Ausflug

Auf die Rigi wie 1873 18
111 Jahre Gornergratbahn 19

Pro Bahn intern

DV in Urnäsch 21
Mehr Mitglieder 22
Sektionen 23

Impressum

Infoforum 2/09, Versand: 12. Juni

Herausgeber

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

Redaktion

Kaspar P. Woker (wo)
Pourtalèsstrasse 11, 3074 Muri b. Bern
T/F 031 951 23 00
ktwoker@bluewin.ch

Mitarbeit Pro Bahn

Edith Dutler (edi), Edwin Dutler (dut),
Hans Rothen (hr), Urs Schaffer (us), Hans
Schärer (hs), Kurt Schreiber (ks), Karin
Blättler (kb), Aldo Hänni (ah)

Korrektorat

Yvonne Schär
Hintere Hardastr. 20, 4900 Langenthal
yschaer@sunrise.ch

Traduction/Traduzione

Irène Minder (im), Roger Hasler (rh)

Inserate und Druck

Stämpfli Publikationen AG
Postfach 8326, 3001 Bern
T 031 300 66 66
Inseratemanagement:
inserate@staempfli.com

Grafisches Konzept

gs graphic-studio gmbh
T 055 450 80 80
www.graphic-studio.ch

Layout

mbDesign, Gestaltung und Konzept
Rigistrasse 27c, 8006 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage

2500 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband,
Europäischer Verband für die
Entwicklung des Schienenverkehrs.

Nächste Ausgaben

| | |
|-----------------|---------------|
| Infoforum 3/09 | 17. September |
| Inserateschluss | 14. August |
| Infoforum 4/09 | 5. Dezember |
| Inserateschluss | 30. Oktober |
| Infoforum 1/10 | 12. März |
| Inserateschluss | 12. Februar |

Heisse Diskussionen um heisse Tarife

Einzig der öffentliche Verkehr kommuniziert Tarifaufschläge ein Jahr im Voraus. Stimmen heute Preis und Leistung überein oder sind Bahn und Bus zu teuer? Pro Bahn Schweiz hat das Thema kontrovers diskutiert. Hier die Thesen und Vorschläge.

Schlägt bei der Migros die Schokolade auf, so merken wir das – wenn überhaupt – beim nächsten Einkauf oder beim Vergleich mit einer früher eingekauften Schoggi-Tafel. Vorankündigungen dazu gibt's keine. Preisabschlüsse kommunizieren Migros und Co. hingegen mit seitenfüllenden Zeitungsinserten.

Anders die Bahnen. Neun Monate im Voraus muss der Beschluss von Tarifierhöhungen (ein schönes Wort für regelmäßige Aufschläge) gefallen sein. Dass dies nicht die SBB alleine, sondern für den sogenannten Direkten Verkehr alle Transportunternehmen (TU) der Schweiz gemeinsambeschlossen, scheint klar. Weil deren Exponenten be-

reits im Vorfeld des Beschlusses mehr oder weniger offen die Stossrichtung einer Tarifierhöhung kundtun, ergibt sich eine rund einjährige Diskussionsrunde zu den Preiserhöhungen. Zu guter Letzt meldet sich noch der Preisüberwacher, und die Bahnen sehen sich zu Rückziehen gezwungen. Für die einen müssten die Bahntarife aus ökologischen oder sozialen Gründen viel billiger sein, für andere sollten die Benutzer der teuren Bahninfrastruktur dafür stärker zur Kasse gebeten werden.

Die nächste Tarifrunde kommt bestimmt, dank Wirtschaftskrise zwar mit einem Jahr Verspätung. Hingegen soll bereits im Laufe von 2009 ein

Generalabonnement light mit zeitlicher Limitierung eingeführt werden.

Weder Gratis-öV noch Distanzzuschläge

Die heutigen schweizerischen öV-Tarife entsprechen der gebotenen Leistung. Generellen Verbilligungen oder gar dem Gratis-öV erteilt Pro Bahn Schweiz eine Absage. In jedem Falle beizubehalten ist das offene Tarifsystem, wodurch der Kunde mit einem gültigen Fahrausweis alle auf einer Strecke verkehrenden Züge benutzen darf. Auch das Halbtax-Abo, die am weitesten verbreitete Kundenkarte der Schweiz, ist aus dem Angebot nicht wegzudenken. Perio-

dische Tarifierhöhungen sollen primär die Teuerung ausgleichen und nur in mehrjährigem Rhythmus vorgenommen werden. Pro Bahn Schweiz stellt sich gegen überdurchschnittliche Preisaufschläge für Strecken mit dichterem Angebot oder neuem Rollmaterial. Also keine weiteren Distanzzuschläge gegenüber heute.

Mehr Reisende bringen den TU steigende Erträge. Das Mehr an Zügen und die Gestaltung des Fahrplanangebotes im Regionalverkehr sind primär Sache der Kantone und werden zu mehr als der Hälfte von ihnen finanziert. Die Kunden können darauf keinen Einfluss

Fortsetzung auf Seite 4



Ohne heisse Diskussionen – Abfahrt in Richtung Neuenburg in den 50er-Jahren.

Bild: BLS

Fortsetzung von Seite 3

nehmen. Die massive Zunahme im Pendlerverkehr auf der Schiene (und auf der Strasse) wird primär durch gesellschaftliche Entwicklungen (mehr Wohnraum) und raumplanerische Fakten (übergrosse Bauzonen weit entfernt von Agglomerationszentren) sowie von Aktionen des Wohnortmarketings (Leben in den Kantonen Aargau, Schaffhausen, Thurgau statt in Zürich) beeinflusst. Hier sind ganzheitliche Ansätze durch die Politik gefragt. Es ist billig, wenn Ökonomen bei den Verkehrskosten lediglich die Kostenwahrheit fordern. Es ist nach den Gründen des Verkehrswachstums zu suchen.

Beschränktes Ja zu Infra-Rappen

Mit zwei Zugeständnissen können sich die Vertreter von Pro Bahn Schweiz einverstanden erklären. Ein sogenannter «Infra-Rappen» könnte für die Finanzierung von nationalen Grossprojekten in der Bahninfrastruktur zum Zuge kommen. Pro Bahn denkt an einen festen Betrag pro Ticket, welcher in der ganzen Schweiz bei Fahrausweisen über Bahnstrecken erhoben würde.

Andererseits könnten höchstens bei internationalen Zügen, die ausserhalb der Taktzeiten verkehren, andere Tarifstrukturen angewandt werden. Im aktuellen Fahrplan würden sich Nachtzüge (EN Roma, Pablo Casals, CNL-Verbindungen) oder gewisse TGV-Verbindungen dafür qualifizieren. Für Cisalpino, ICE, Railjet, Wiener-Walzer oder den TGV Zürich–Basel kämen deshalb besondere Tarife nicht infrage. Hier wird Pro Bahn Schweiz den Liberalisierungstendenzen gegenüber wachsam bleiben.

GA light

Das Generalabonnement (GA) verhilft Vielfahrern zu einer



Unterwegs mit dem GA light nach 9 Uhr.

Bild: SOB

ausgesprochen günstigen Mobilität. Das GA ist auch Autoersatz und steht als Lifestyle-Produkt für unbegrenzte Freiheit. Der Verkauf ist für die TU einfach abzuwickeln und die Vorauszahlung der Transportleistung – meist für ein ganzes Jahr – gereicht der Bahn zum Vorteil. Deshalb ist der Mengenrabatt für diese treuen Kundinnen und Kunden gerechtfertigt.

Bei den Pendlern trägt das GA klar zu höheren Verkehrsspitzen bei. Im Freizeitmarkt hingegen steckt im GA noch Potenzial und hier würde sich eine Steigerung auch auf wenig ausgelastete Züge positiv auswirken. Deshalb plädiert Pro Bahn für die Beibehaltung des heutigen Preisniveaus beim GA. Eher auseinander gingen in der Entscheidungsfindung die Meinungen zu einem sogenannten GA light, wie vom Verkehrs-Club der Schweiz vorgeschlagen: Montag bis Freitag

vor 9 Uhr nur als Halbtax-Abo gültig, ab 9 Uhr und am Wochenende als unbeschränktes GA einsetzbar. Der «richtige» Preis dafür? Das GA light zum Preis eines Senioren-GA (gegenwärtig CHF 2350.–). Ein AHV-Rabatt muss aber bleiben.

Zonentarif Schweiz

Tarif-Verbunde ermöglichen heute in der Schweiz (Ausnahme Kantone Glarus und Wallis) die Benützung aller Verkehrsmittel in klar definierten Zonen. Zu Beginn kamen nur Abonnenten in diesen Genuss, im integralen Tarifverbund gelten diese Vorzüge auch für Reisende mit Einzelbillett. Das ganze Land soll tarifmässig in Waben oder Zonen eingeteilt werden. Wer für die entsprechende Zone einen gültigen Fahrausweis besitzt, kann darin sämtliche Verbindungen benützen und auch Retourfahrten tätigen (noch nicht in allen Verbänden mög-

lich). Dies wäre keine Abkehr vom heute so erfolgreichen direkten Verkehr (ein einziges Ticket von Grub AR bis auf den Gornergrat), sondern die logische Ergänzung. Die Verkehrsverbände würden zusammenwachsen, nicht nur für Abos wie z. B. beim Z-Pass aus den umliegenden Kantonen nach Zürich. Auch der Gelegenheitsreisende könnte mit einem Billett von Basel-Bruderholz mit Drämli, S-Bahn oder IC, Postauto, Regio, Bus und Standseilbahn auf den Chaumont bei Neuenburg reisen. Pro Bahn steht dem Zonentarif Schweiz positiv gegenüber und fordert SBB, Tarifverbunde, Transportunternehmen und Kantone als Besteller des Regionalverkehrs auf, in dieser Richtung weitere Schritte zu unternehmen.

5/4-Tageskarte

Im 5/4-Takt zu tanzen braucht Könner. Um während fünf Vierteltagen unterwegs zu sein, genügt ein Wohnort wie Maggia, Maloja oder Les Ponts-de-Martel. Oftmals sind Bewohnerinnen abgelegener Gegenden gezwungen, für einen Anlass bereits am Vorabend anzureisen. Damit ist ihnen die Möglichkeit genommen, mit einer Tageskarte unterwegs zu sein. Die lange Reisezeit wird noch mit einem teureren Fahrausweis «versüsst». Pro Bahn Schweiz plädiert deshalb für eine Tageskarte, welche bereits am Vorabend ab 18 Uhr gültig ist und circa zum Preis von fünf Vierteln einer gewöhnlichen Tageskarte angeboten wird.

Klassenspanne gleich Qualitätsspanne?

Rund zwei Drittel mehr bezahlt, wer sich ein 1.-Klasse-Billett gönnt. Gibt's dafür auch 2/3 mehr Komfort? Ja, finden die Bahnen: im Fernverkehr mehr Beinfreiheit, mehr Raum in der Breite und höheren Sitzkomfort, Leselampen und meist mehr Ruhe durch abgeschlos-



Familien für den öV gewinnen.

Bild: SBB

sene Abteile. Nein, finden die Kunden: ganz speziell im S-Bahn-Verkehr wird zu wenig geboten für den Mehrpreis. Offene Abteile, belegte Zugänge, eher harte und relativ enge Sitzgelegenheiten. Die Bahnen stellen solche Äusserungen nicht in Abrede, bewegen sich aber auf der heiklen Gratwanderung zwischen möglichst vielen Sitzplätzen für die Stosszeiten und einem angemessenen Komfort für Kunden, die bereit sind, tiefer in die Tasche zu greifen. Trotzdem: Die Komfortspanne rechtfertigt den Zuschlag von 66 Rappen pro bezahlten Franken Reisekosten nicht in jedem Falle.

Pro Bahn Schweiz empfiehlt den Bahnen, bei gleichbleibender Preisdifferenz den Erste-Klasse-Reisenden deutlich mehr Komfort anzubieten. Andernfalls wäre die Klassenspanne klar zu senken. Warum nicht unterschiedliche Aufpreise für die 1. Klasse im Fern- und im Regionalverkehr?

Wir bleiben dran

Pro Bahn Schweiz wird diese Überlegungen sicherlich im von der SBB neu zu schaffenden Beirat der Kunden (siehe Seite 6) einbringen und sich für einen realen Gegenwert für den Fahrpreis einsetzen. Das Thema Fahrpreise birgt noch etliche Diskussionspunkte, denen sich Pro Bahn annehmen will. Wir

denken an generelle Nachzuschläge: In der Nacht-S-Bahn um 1 Uhr ist ein Zuschlag von fünf Franken fällig, während für den IC um 1 Uhr ein gewöhnlicher Fahrausweis reicht. Wer die Bahn als Nachtexpress benützt, darf ruhig einen Aufpreis bezahlen.

Zusammengefasst: Pro Bahn Schweiz stellt sich nicht gegen Preiserhöhungen im öV. Entschieden aber wehrt sich Pro Bahn, wenn eine schleichende Qualitätsverwässerung mit teilweise überdurchschnittlichen Erhöhungen einherginge. Der offene öV-Tarif Schweiz ist ein Trumpf, der nicht aufs Spiel gesetzt werden darf, hingegen besteht innerhalb des öV ein Angebots- und Preismonopol. Pro Bahn Schweiz nimmt Preisanpassungen deshalb nicht einfach als gegeben hin, sondern fordert mehr Kundennutzen. Höhere Kosten sollen durch TU-interne Effizienzsteigerungen aufgefangen werden, dürfen aber nicht in weniger Personal auf dem Zug, Kundendienst nur noch per Elektronik oder weniger Personensicherheit ausmünden. Pro Bahn Schweiz begrüsst die aktuellen Bestrebungen zu Bonus-Malus-Systemen im öV, um auch Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit, nicht nur die Preise ansteigen zu lassen.

Kaspar P. Woker

Kundendienst SBB

Einmal so

Ein Reisender fühlt sich im Zug gar nicht wohl, sagt dies dem Zugbegleiter, der sich in aufmerksamer Weise um ihn kümmert und zur medizinischen Permanence in Zürich HB begleitet. Kompliment!

Einmal anders

Der Entwertungsautomat in einem Bahnhof ist drei Tage nach der Zeitumstellung noch

nicht angepasst. Antwort des SBB-Kundendienstes: Das Gerät habe nicht umgestellt werden können, dies werde bei der nächsten normalen Routinekontrolle nachgeholt.

Bleibt einfach zu wünschen, dass der Fahrgast wegen des mangelnden Unterhalts der SBB-Geräte bei einer Stichkontrolle nicht zu Unrecht gebüsst wird ... Kein Kompliment!

ks

Bonus-Malus im öV bald für die ganze Schweiz?

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB haben 2006 ein Pilotprojekt «Bonus-Malus» gestartet, um die Leistungen der Transportunternehmungen für die Kunden zu messen und zu verbessern.

Bewertet werden die Information für die Passagiere, die Pünktlichkeit und die Sauberkeit der S-Bahn-Züge. Je nach Resultat dieser Bewertung muss die SBB zahlen – oder sie erhält einen Bonus. «Dieses System

hat uns bereits geholfen, die Qualität im öffentlichen Verkehr zu optimieren», sagt Mediensprecher Thomas Kellenberger der SBB.

Das soll für die ganze Schweiz ab 2010 möglich werden. Die dafür nötige Änderung des Personenbeförderungsgesetzes ist im Gange. Pro Bahn begrüsst die Einführung des Bonus-Malus-Systems und engagiert sich für die schweizweite Einführung.

kb



Zürich Stadelhofen – hier greift der Bonus.

Bild: SBB

Europäischer Fahrgastverband in Bern

SBB schafft Kundenbeirat: Pro Bahn Schweiz als erste dabei, so CEO Andreas Meyer am 13. März in Bern. Dies ist eine europäische Premiere. EPF will Fahrgastrechte stärken.

«Kunden wollen erstens Sitzplätze, zweitens pünktliche Züge, drittens aktuelle Informationen und viertens in einem sicheren System transportiert werden.» Dies die klare Aussage von Andreas Meyer, CEO der SBB, anlässlich der Jahrestagung des Europäischen Fahrgastverbandes in Bern, gemeinsam organisiert durch den VCS und Pro Bahn Schweiz (PBS). Dieses Credo kommt den rund 860 000 Passagieren bekannt vor, welche tagtäglich mit der SBB unterwegs sind. Die Bahn arbeitet hart daran, doch bedrängt die ungebremste Nachfrage dessen Umsetzung. Allerdings: Wer zahlt, befiehlt, und somit haben Bund und Kantone ein gewichtiges Wort mitzureden beim Ausbau.

Mitreden – und hoffentlich auch ein bisschen mitbestimmen – dürfen in Zukunft auch die Bahnkunden. Dies forderte bekanntlich der Präsident von PBS seit längerem. Die SBB schaffen nun bis im Herbst 2009 einen Kundenbeirat, dessen genaue Aufgaben zurzeit formuliert werden. Mit Pro Bahn, vertreten durch den Präsidenten, steht das erste Mitglied bereits fest, wie Andreas Meyer unter dem Applaus der Anwesenden an der EPF-Tagung bekannt gab. «Affaire à suivre» – wir lassen nicht locker und freuen uns auf konstruktive Dialoge.

Schwachstellen offen dargelegt

Weitere Stichworte, mit denen der SBB-Chef zu überraschen wusste: Bähnler müssen intern den Kunden immer im Kopf haben; die Nachfrageentwicklung wird tendenziell zu klein beurteilt (2009 rechnet die Bahn mit +6% an Passagieren); das System ist nur zu 30% ausgelastet, problematisch sind die Spitzen



Zufriedene Gesichter an der EPF-Tagung. Edwin Dutler PBS, Andreas Meyer SBB, Franziska Teuscher VCS, Trevor Garrot, EPF, Martin Bütikofer SBB (von links). Bild: SBB

am Morgen, die freien Kapazitäten in den Schwachlastzeiten sind noch riesig; Cisalpino – Marke und Kundenangebot leiden (sic!); im internationalen Verkehr schlummern noch grosse Potenziale (Marktanteil für den TGV Basel–Paris nach zwei Jahren = 66%), hier stünden die Bahnen vor grossen Herausforderungen, doch die Interessen der Fahrgäste gingen völlig unter.

Mit gleicher Offenheit informierte der Leiter Regionalverkehr der SBB, Martin Bütikofer. Auch dort gilt ganz klar: Der Kunde steht im Zentrum, was bei täglich rund 100 Kundenreaktionen nicht erstaunt. Erfreulich zu hören, dass endlich der grenzüberschreitende Regionalverkehr mehr Gewicht erhalten soll. Im Tessin ist mit einem Modalsplit von 1% für den öV noch viel zu holen. Ebenso bewusst ist sich Bütikofer des Preis-Leistungs-Verhältnisses in der 1. Klasse, ohne dass er gleich Abhilfe versprach.

Klar auch das Statement von Franziska Teuscher, Zentralpräsidentin des VCS, welche für den Einklang von Angebot, Fahrplan und Tarif einstand. Dass dies in der Schweiz funktioniert, zeige die hohe Benützung von Bahn und Bus in unserem Lande. Im Übrigen warb sie für die Finanzierungsinitiative im öV, welche von Pro Bahn mitgetragen wird (Seite 7).

Wenig überzeugend

Alain Barbey, CEO von Cisalpino, konnte mit seinen Ausführungen zu einem erfolgreichen Beispiel im internationalen Verkehr, dessen Unternehmen über drei Qualitätszertifikate verfüge, nicht restlos überzeugen. Die Situation, zwischen Hammer und Ambos dieser Unternehmung und total abhängig von zwei sehr unterschiedlichen Mutterhäusern, lässt die Aufgabe auch nicht leichter werden, was zwischen den Zeilen durchaus herauszuhören war. Mehr für die ausländischen Gäste gedacht waren die Refe-

rate von Markus Thut, Leiter CH-Direkt, zum Aufbau des schweizerischen Tarifsystems und von Hanspeter Oprecht, BAV, zur Integration der Behinderten im öV.

Günstige Bahn-Abos

In der NZZ vom 14. März erschien ein fundierter Artikel über diese Tagung. Dort wird auch auf das Thema Gestaltung und Höhe der Bahnfahrpreise im internationalen Verkehr eingegangen. Basis ist eine englische Studie der Kundenorganisation Passenger Focus. Kaufkraftbereinigt liegen wir in der Schweiz mit den Einzelbilletten im Spitzen- und Mittelfeld, während Monats- und Jahresabonnemente in Italien und in der Schweiz am günstigsten sind. Die Niederlande und die Schweiz kennen einen sehr dichten Taktfahrplan über das ganze Land. Den Erfolg dazu tragen auch die einfachen Tarifsysteme bei, welche möglichst wenig Differenzierungen kennen.

Die letzte Runde der Tagung behandelte die einzelnen Projekte für die bessere Zugänglichkeit im internationalen Bahnverkehr und stärkere PR für die Kundenorganisationen. Infos dazu finden sich unter www.pro-bahn.de; www.rail-watch.org.uk; www.passenger-focus.org.uk. Einen Höhepunkt für die Gäste aus ganz Europa bildete der Sonntag mit einer Fahrt ins Wallis durch und zurück über den Lötschberg mit Edwin Dutler als versiertem Reiseleiter. Alles in allem ein gelungener Anlass, der dank grosszügigem Entgegenkommen der SBB in ihrem modernen Konferenzzentrum im Wylerpark in Bern perfekt organisiert werden konnte.

Kaspar P. Woker



Bereits mehr als 60 Tonnen in Schweden: 10 Achsen, 90 Tonnen!



Verstopfte Strassen – mit 60 Tonnen garantiert.

Bilder: nomegatrucks.eu

Gar nicht erst anfangen!

Gigaliner in der Schweiz unerwünscht. PBS in der Koalition der Gegner.

Eine neue EU-Studie empfiehlt, in Europa 60-Tonnen-Lastenzüge, sogenannte Gigaliner, zuzulassen. Das EU-Parlament wird nächstens darüber beschliessen. Ein positiver Entscheid wäre ein schwerer Schlag gegen die Alpenländer. Grössere und schwerere Lastwagen bedingen eine massive Verstärkung der Infrastruktur. Oft sind solche Anpassungen wegen der dichten Bebauung gar nicht möglich. Gigaliner stellen für die Bahnen – der NEAT-Ausbau lässt grüssen – eine unnötige weitere Konkurrenzierung dar. Aus diesen Gründen wehren sich Organisationen in verschiedenen Ländern gegen dieses Vorhaben. Pro Bahn Schweiz gehört dazu.

Kaum ist (seit 2000) in der Schweiz für Lastwagen die 40-Tonnen-Limite eingeführt, will diese EU-Studie weismachen, dass 60-Tonnen-Lastzüge den

Strassentransport deutlich verbilligten und für die Gesellschaft einen Gewinn darstellten (Zitat Seite 14: «The general recommendation is that introducing LHV's in Europe can be done without harming European society in general.») Gerade dort, wo es an Schieneninfrastruktur mangle, beispielsweise in Griechenland, seien 60-Tönnner eine Möglichkeit, auch grosse Mengen von Waren auf dem Strassenweg zu transportieren und damit Kosten zu reduzieren. Weitere positive Elemente seien eine generelle Reduktion der Schwerverkehrsfahrzeuge und damit verbunden eine Reduktion der Schadstoffemissionen.

Die Gelegenheit für die Befürworter ist günstig: Ab Sommer 2009 präsidiert die EU mit Schweden just ein Land, wo die Lastwagenindustrie am Darben ist und Gigaliner positiv bewertet werden.

71 Milliarden Franken

Es gibt EU-Länder, so Deutschland, welche bis vor kurzem

diesem Vorhaben ablehnend gegenüberstanden. Auch die Alpenländer haben ihre Vorbehalte. Ob sie sich durchsetzen können, ist fraglich. Generell müsste das Strassennetz angepasst werden. In der EU rechnet man mit 23 bis 46 Milliarden Euro (CHF 35 bis 71 Milliarden) an Infrastrukturkosten.

Sollten 60-Tonnen-Lastwagen in der EU eingeführt werden und würde die Schweiz nachziehen, wäre dies für unser Land und seine Strasseninfrastruktur katastrophal.

Insel Schweiz? Ja gerne.

Erstens müssten die Strassen und Brücken verstärkt, zweitens die Kreuzungen angepasst und drittens die Zufahrten zu den Industriebetrieben und Verteilzentren ausgebaut werden, was wegen der dichten Überbauung gar nicht möglich ist. Dazu kommt die Umweltbelastung und Unfallgefahr, welche von diesen Fahrzeugen ausgeht.

Seitens der EU wird gerne gesagt, die Schweiz sei wegen

ihrer Nichtmitgliedschaft innerhalb Europas eine Insel. Man mag sich dazu positiv oder negativ stellen: Bei den 60-Tönnnern sind wir Schweizerinnen und Schweizer aber gerne Insulaner und verzichten auf die Segnungen dieser Monster.

Schiene und Strasse

Pro Bahn Schweiz reiht sich mit Überzeugung bei den Gegnern dieses Vorhabens ein und ist der Koalition gegen Gigaliner beigetreten (www.nomegatrucks.eu). Mit einer gewissen Genugtuung darf festgestellt werden, dass sich selbst Automobil- und Lastwagenverbände kritisch zu diesem Vorhaben äussern. Wünschbar ist, dass sich diese Vorbehalte weiter verstärken. Und wer glaubt, die Anzahl Lastwagen würde wegen deren grösserer Kapazität kleiner, der irrt. Kürzer würden nur die Güterzüge.

Schiene und Strasse sind zwei sich ergänzende Verkehrsträger. Sie sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Einführung von 60-Tönnnern steht diesem Ziel diametral entgegen. Den 60-Tönnnern oder Gigalinern ist trotz Wirtschaftskrise eine klare Absage zu erteilen. Gar nicht erst damit anfangen. In ganz Europa nicht!

Kurt Schreiber

Mehr Geld für den öV – unterschreiben

Im InfoForum 4/08 wurde auf die Initiative zur Finanzierung des öV hingewiesen. Inzwischen ist diese vom VCS lanciert worden. Auf der Homepage von Pro Bahn Schweiz finden Sie einen direkten Link zum Unterschriftenbogen. Bereits sind über 40'000 Unterschriften beisammen. Sind Sie auch dabei?

pbs



www.verkehrsclub.ch/politik-kampagnen/online-petition

Cisalpino mit dem Prinzip Hoffnung

Aktuell: 30.5.09 Mittelland-Zeitung
 «SBB- Chef Meyer: Wir prüfen Alternativen zum Cisalpino»
 PBS: Endlich, wir hoffen auf ein bewährtes Modell.



CIS ETR 610 bleibt für Kunden auch ab 14. Juni noch nicht zugänglich, wie «Der Bund» am 15. Mai verlauten liess. Bild: wo

Der Konzessionsentzug wird für Cisalpino vom Bundesamt für Verkehr (BAV) nicht weiter verfolgt. Die Zuverlässigkeit soll verbessert und der Unterhalt der Fahrzeuge auch in der Schweiz durchgeführt werden. Verbesserungen sind bisher nicht eingetreten. Pro Bahn Schweiz fordert, dass Alternativen zu Cisalpino heute schon vorbereitet werden.

Propheten gesucht ...

«Ich bin kein Prophet und kann nicht sagen, per wann genau die neuen Triebzüge ETR 610 zur Verfügung stehen werden.» Diese Aussage machte Konzernchef Andreas Meyer gegenüber dem Vertreter von Pro Bahn Schweiz anlässlich der Bilanzpressekonferenz der SBB vom 2. April. Die ETR-610-Triebzüge sollen dereinst das Rückgrat der Verbindungen in den Süden bilden. Nur müssten sie eben fahren, was sie bekanntlich erst auf provisorische Art und Weise tun. Die Vorgängerzüge ETR 470

sind pannen anfällig und beim Publikum unbeliebt – also keine gute Ausgangslage für prophetische Ansagen.

... aber noch keine Lösung gefunden

Allein zwischen dem 12. und 19. April waren wegen dieser Züge elf Ausfälle und Verspätungen bis zu 71 Minuten zu beklagen. Die neun ETR-610-Triebzüge haben in der Schweiz eine provisorische Zulassung erhalten, in Italien ist sie inzwischen erteilt. Ob dort dieser Zug überhaupt in Doppeltraktion verkehren kann, ist ungewiss, denn in dieser Betriebsform ist der zweite Führerstand unbedient, was von den italienischen Gewerkschaften nicht goutiert wird. Führerstände müssen in Italien immer zu zweit besetzt sein. Dieses Relikt aus der Dampflokomotivzeit hat sich bis heute gehalten. Ob es dank ETR-610-Zügen wirklich aufgehoben wird, darf bezweifelt werden. Noch ein Problem mehr.

Alternativen notwendig

Nichts gegen das Prinzip Hoffnung und nichts gegen Cisalpino. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember sollten aber die Probleme gelöst sein. Wenn nicht, müssen Alternativen bereitstehen: beispielsweise mit konventionellen Zügen und 250 km/h-tauglichen Mehrstromlokomotiven ab Basel und Zürich via Lötschberg anstatt Gotthard nach Mailand. Weder auf dieser noch auf der Route ab Genf bis Mailand ist Neigetechnik gefragt, somit könnte auf Pendolini verzichtet werden. Das Tessin soll wie bis anhin durch ICN-Züge erschlossen werden.

Der internationale Bahnverkehr nach Italien steht auf dem Spiel – Chancen einräumen ja, aber auch bereit sein, wenn dies nicht klappt. Zeitig zu treffende Alternativen helfen mit, Folgen in Grenzen zu halten.

Kurt Schreiber

Bus schlägt Bahn

Postauto Linie 200 macht's möglich.

Dank Autobahn und Tunnel mit dem Bus schneller am Ziel. Neustes Exempel: Postautolinie 200 von Affoltern am Albis nach Zürich-Enge via Uetliberg-Tunnel. Flott das Tempo und flott die Belegung im ersten Kurs am 4. Mai, so die Verantwortlichen. Trotz Staureserve dauert die Fahrt nur knapp halb so lange wie mit der S-Bahn über Zürich HB. Andere Beispiele gefällig: Flüelen–Luzern via A2 in 40 Minuten, mit dem IR braucht's 60 Minuten. Oder Yverdon–Vallorbe via A9 in 45 Minuten und mit direktem Anschluss an den TGV nach Paris. Seit Eröffnung wird auch die A12 von den Direktkursen Freiburg–Bulle benützt. Das zeigt, auch der öv weiss die Schnellstrassen zu nutzen. Wenn nur nicht bald Autobusse auf den Autobahnen die Schienenbahn direkt konkurrenzieren. Die ÖBB macht's vor: Von Graz nach Klagenfurt fährt die Bahn einen IC-Bus und schlägt sich selbst um 45 Minuten!

Bild: wo



Thurgau: Ausbau bringt Fahrgäste

In den letzten acht Jahren wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau wirklich bedarfsgerecht ausgebaut. Zwischen 1999 und 2008 erhöhte sich das Angebot bei Bahn- und Buslinien um 25% auf 11,1 Mio. Angebotskilometer im Jahre 2008. Halbstundentakt auf allen Bahnlinien, Verlängerung der Zürcher S 8 bis nach Weinfelden und ein dichtes Busnetz auch im ländlichen Raum sind nur einige Stichworte. Diese Verbesserungen schlagen sich in einer Steigerung von 46% auf heute 26,8 Mio. Passagiere nieder, welche jährlich den öV benutzen. Dies bestätigt ganz klar die Tatsache, dass mit einem erhöhten Angebot auch die Nachfrage gesteigert werden kann. Die Thurgauer sind aber auch sehr zurückhaltend mit Abbauten, wenn die Frequenzen (noch) nicht den Erwartungen entsprechen.

Nicht gleich abbauen oder umstellen

Als die Umstellung der Frauenfeld-Wil-Bahn auf Bus zur Debatte stand, hat sich der Regierungsrat, obwohl die ganze Linie am Rande der Kantonsstrasse verläuft und mit etlichen nicht ungefährlichen Übergängen gespickt ist, zum Erhalt und



Frauenfeld-Wil-Bahn: Schreckbemalung gewollt: Autofahrer Achtung, Bahnfahrer willkommen.

Bild: wo

Ausbau der Bahn entschieden. Die markant steigenden Frequenzen der Bahn mit der roten Schreckbemalung haben ihm Recht gegeben. Auch bei schwach frequentierten Buslinien sucht der Kanton vor radikalem Abbau immer nach einem innovativen Betriebskonzept. Jede solche Linie erhält eine zweite oder dritte Chance. Das ist vorbildlich und aus Sicht der öV-Benutzer nachahmenswert.

ÖV ist nicht gratis zu haben

Gratis ist ein solch gutes Angebot allerdings nicht zu haben. Die Abgeltungsleistungen von Bund, Kanton und Gemeinden

für die Fahrplanangebote, die Tarifmassnahmen sowie den Betrieb und die Abschreibungen der Privatbahninfrastruktur nahmen im selben Zeitraum lediglich um 19% auf 57,5 Mio. Franken zu. Berücksichtigt man die aufgelaufene Teuerung, so sind die Abgeltungen der öffentlichen Hand real nur um 10% gesteigert worden. Dies zeigt, dass Mehrleistungen im öV nicht zwingendermassen mehr Kosten verursachen. Oft ergibt sich mit einem neuen Liniennetz oder durch andere Anschlüsse an den Knotenbahnhöfen ein rationellerer Einsatz von Fahrzeugen und Personal. Damit

gelingt es den Transportunternehmen, die strengen finanziellen Vorgaben konsequent umzusetzen.

Weiterer Ausbau bis 2015

Bereits liegt das neue Konzept «Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010–2015» zur Vernehmlassung vor. Ausbauten und Optimierungen sind geplant. Die Sektion Ostschweiz von Pro Bahn ist ebenfalls zur Vernehmlassung eingeladen und wehrt sich gegen die Streichung einzelner Züge am Sonntagabend. Ein merkbarer Fahrplan bleibt immer im gleichen Takt, auch am Wochenende. **Hans Schärer**



SBB-Flirt am DB-Bahnhof.

Bild: wr

Bahnhof für aktive Gemeinde

Die Gemeinde Riehen (BS) wurde erst kürzlich ans inner-schweizerische Bahnnetz angebunden, obwohl dort seit 150 Jahren (deutsche) Schienen durchführen. Die Basler S 6, betrieben durch die SBB GmbH, verbindet Zell, Schopfheim sowie Lörrach mit dem Badischen Bahnhof und erst seit wenigen Jahren auch mit Basel SBB. Dank der unermüdlichen Initia-

tive der Gemeinde Riehen hat die Stadt für ihre 20 000 Einwohner mit dem Haltepunkt Riehen Niederholz nun einen zweiten Bahnhof an dieser Linie erhalten.

Damit reduziert sich die Fahrt zum Anschluss an die Schweizer IC-Züge auf 12 Minuten. Natürlich ist die Strecke auch im GA-Bereich enthalten (Kursbuch 501). **wr**

Tessin – Sonnenstube mit Schattenseiten



Treno panoramico SSIF: Hochflur statt Niederflur, ohne Platz fürs Gepäck, dafür mit Zuschlag.

Bild: wo

Lago Maggiore: Zahlen trotz Billett

Bei einer Fahrt über den Lago Maggiore – beispielsweise von Locarno aus hinüber ins Gambargno – werden General-, Halbtaxabonnemente und Familienvergünstigungen nicht anerkannt. Dies im Gegensatz zu Luganer- oder Genfersee, wo diese Fahrausweise gelten. Die italienische Schifffahrtsgesellschaft (LNM) weigert sich seit Jahrzehnten, schweizerische Fahrausweise anzuerkennen. Die schweizerischen Behörden haben seinerzeit kapituliert, dies auch bei der Konzessionserneuerung 1996. Die nächste

steht 2016 an. So lange kann die LNM weiter nach ihrem Ermessen vorgehen. Wünschbar ist, dass sie während der Konzessionsperiode einlenkt. Als günstigere, aber längere Ausweichroute empfiehlt sich höchstens die Bahn- und Postautofahrt via Cadenazzo. Immerhin: Der Swiss-Boat-Pass, ein Halbtax-Abo für alle Schweizer Seen, ist auf dem Lago Maggiore gültig und Kinder bezahlen auch von 6 bis 16 Jahre die Hälfte, sogar für Tickets nach Luino oder Stresa; ab Italien gilt die Kinderermässigung nur von 4 bis 12 Jahren. Dem Vernehmen nach laufen Gespräche zum Halbtax-Abo.

Stehspass Centovalli

Beliebt ist die Reise von Locarno nach Domodossola durchs Centovalli. Sie könnte einen Höhepunkt darstellen. Ist es aber nicht immer. Vor allem überfüllte Züge und kaum plausible Zuschläge für die «Treni Pano-

ramici Vigezzo Vision» auf dem italienischen Teil verwandeln das Vergnügen in Ärger. Pro Bahn ist auf verschiedene Zwischenfälle hingewiesen worden. Zwischenzeitlich soll für Abhilfe gesorgt worden sein. Pro Bahn will aber Sicherheit haben, ob dem wirklich so ist. Deshalb bei derartigen Zwischenfällen nicht nur beim Personal reklamieren, sondern eine kurze Meldung an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich richten (info@pro-bahn.ch). Wichtig sind genaue Angaben (Datum, Abfahrtszeit, Strecke, evtl. Zugnummer). Diese Meldungen werden gesammelt und in geeigneter Form den Verantwortlichen vorgelegt. Die Tessiner Sektion von PBS bleibt am Ball. Inwieweit sich Ticino-Turismo solcher «untouristischer» Verkaufsförderung annimmt, bleibt uns leider verborgen. **ks**



Bild: NLM

Ticino luci o ombre

Luci e ombre per viaggi nel Ticino poiché se il lago Lemano, incl. la parte francese riconosce, pienamente gli abbonamenti generale e a metà prezzo, sul Lago Maggiore la compagnia italiana che gestisce la navigazione da decenni li rifiuta insieme con le solite facilitazioni per famiglie e questo pure per il solo bacino svizzero dove almeno vale lo «Swiss Boat Pass». A parte i prezzi per ragazzi con-

cedono solo briciole con ribassi miseri per poche tratte a persone domiciliate nel Canton Ticino. E tutto questo per via della capitolazione a suo tempo da parte delle autorità svizzere, l'ultima volta nel 1996 rinnovando la concessione che scade la prossima volta nel 2016, così che fino a questo termine la NLM può fare quello che le pare. Invece del battello prendere il bus o la ferrovia non è sempre

un'alternativa esaltante, poiché la Centovallina spesso è stracolma e supplementi non giustificati per la parte italiana dei cosiddetti «Treni Panoramic Vigezzo Vision» trasformano il viaggio da piacere in arrabbiatura.

ASTUTI e Pro Bahn osservano da vicino la situazione e perciò vogliono essere sicuri che i provvedimenti nel frattempo annunciati sono efficienti. Se ci sono incidenti vi

preghiamo di non solo reclamare sul posto dal personale, ma darne notizia all'ASTUTI o a Pro Bahn Schweiz, c.p. 2224, 8021 Zürich, e-mail info@pro-bahn.ch, con indicazione esatta della data, della stazione e dell'orario di partenza, del tragitto percorso in più eventualmente del numero di treno, così che possiamo raccogliere il tutto e presentarlo in modo appropriato ai responsabili. **Riassunto rh**

Glärner öV: Steter Tropfen wird den Stein höhlen

Mit politischen Vorstössen wird versucht, den öV im Glärnerland aufzuwerten.

Glärus ist der einzige Kanton in der Schweiz, welcher bei der Bahn auf seiner «Hauptlinie» nur den Stundentakt kennt, mit Ausnahme des an Werktagen zweistündlich verkehrenden Glärner-Sprinters bis Schwanden, ohne dass immer Anschlüsse nach Braunwald oder Elm verfügbar wären. Die beiden Sprinter-Verbindungen am Wochenende bringen zwar Touristen, nützen aber den Glärnern nichts. Bemühungen von Pro Bahn Ostschweiz und verbündeter Organisationen für mehr Zug blieben bisher stecken. Dank politischer Zusammenarbeit über alle Parteigrenzen hinweg werden sie zu neuem Leben erweckt.

Landsgemeinde wird entscheiden

Als Erstes wurde im Landrat (Kantonsparlament) eine Motion eingereicht, welche vom Regierungsrat ein Mehrjahres-öV-Programm verlangt. Diese wurde zwar vom Landrat am 3. März in ein weniger verbindliches Postulat umgewandelt. Immerhin ist damit das Anliegen deponiert. Als Zweites reichte die JUSO einen Antrag für einen Gratis-öV im Kanton Glärus ein. Hier würde das Kind mit dem Bad ausgeschüttet – immerhin wird das Vorhaben an der Landsgemeinde 2010 diskutiert. Als Drittes soll das Gesetz über den öffentlichen Verkehr angepasst werden. Mit sogenannten «Memorials-Anträgen» an die Landsgemeinde soll diesem Vorhaben zum Erfolg verholfen werden. Der erste dieser Anträge verlangt den Halbstundentakt auf der Bahn im Glärnerland (endlich!)

und der zweite regelt die Finanzierung. Möglicherweise verhilft das übers Ziel hinaus-schiessende Begehren der JUSO den beiden Gesetzesänderungen zum Durchbruch.

Die Glärner versuchen zwar, mit stetem Tropfen den Stein zu höhlen, aber eher zu gunsten von drei millionenteuren Umfahrungstunnels für die neue Gemeinde Glärus Süd mit ihren lediglich 12 000 Einwohnern. Die Landsgemeinde hat soeben 4 Mio. Franken für deren Projektierung bewilligt. Allerdings für einen kaum finanzierbaren Traum – wogegen der massvolle Ausbau der Bahn immer wieder hintenangestellt wird, mit finanziellen Argumenten notabene. Erfreulicherweise hat der Landrat Ende April ein weiteres Postulat für ein «Glärner Abo» einstimmig überwiesen. Es bleibt zu hoffen, dass dieses dereinst nicht nur von Braunwald bis Bilten gültig sein wird, sondern mit dem ZVV und dem Tarifverbund Ostwind auf geeignete Weise verknüpft wird.

Neue Komposition für den Sprinter

Auf diesem politischen Weg wird in kleinen, aber hoffentlich sicheren Schritten auch die Bahn im Glärnerland aus dem Schattendasein geholt, ohne dass dabei die Strasse gegen die Schiene ausgespielt wird. Die Tunnelräume möchten die Glärner sowieso durch Bundes-Bern finanzieren lassen. Bei Redaktionsschluss trifft noch die Meldung der SBB ein, dass ab 14. Juni die erste neue Glärner-Sprinter-Komposition «Domino» in Betrieb steht.

Hans Schärer



Glärus: Hochbetrieb auf der Bahn nur anlässlich des Klausenrallyes.

Bild: wo

DB BAHN

Augen zu und da:
im City Night Line über Nacht
nach Amsterdam.



Im Liegewagen ab
CHF 81*
durch Europa
(p. P./Weg)

Grachten, van Gogh und jede Menge Fahrräder: In Amsterdam treffen sich Kultur und Lebensart aufs Entspannteste. Und damit Sie das Beste nicht verpassen, reisen Sie doch einfach nachts: Der City Night Line bringt Sie ans Ziel! Sie schlafen während der Fahrt, kommen ausgeruht an und geniessen Ihre Ferien ab dem ersten Tag. Viele Ziele in Dänemark, Deutschland, den Niederlanden und Tschechien machen Lust aufs Planen und Verreisen.

Info und Buchung überall, wo es Fahrkarten gibt, und unter www.citynightline.ch

Die Bahn macht mobil.

* Spar-Night Tickets Liegewagen 6er-Abteil pro Person und Weg. Solange der Vorrat reicht. Umtausch und Erstattung ausgeschlossen.

City Night Line

Basel–Olten–Bauma

Dass alte Bahnhofhallen für andere Zwecke verwendet werden geht noch an, dass eine im Verlaufe von 160 Jahren auch noch zweimal selbst auf die Reise geht, ist eher selten.

1855 errichtete die Schweizerische Centralbahn in Basel eine hölzerne Bahnhofhalle. Während fünfzig Jahren schützte die solide Konstruktion das tit. Publikum vor Wind und Regen, bis sie einem Neubau weichen musste. Sparsam, wie die baslerische Centralbahn veranlagt war, wurde die Halle sorgfältig abgebaut und in deren Werkstätte in Olten als Lagerschuppen wieder zusammengesetzt, wo sie ihren neuen Zweck bis heute erfüllte. Mit dem Ausbau des heutigen SBB-Industriewerkes musste dieser Zeuge aus dem Anfang der schweizerischen Eisenbahnen weichen. Die SBB sind sich des denkmalpflegerischen Wertes dieser Halle bewusst und schauten sich um für eine geeignete Verwendung.

Kulturgut schützt Kulturgut
Der Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) seinerseits suchte seit langem nach einer Lösung, um seine nicht ganz so alten, aber ebenfalls historisch wertvollen Wagen unter Dach abzustellen und dem ebenso



«Überbeibahn-Tigerli» zünftig unterwegs.

geschätzten Publikum eine standesgemässe Perronhalle anbieten zu können. Was liegt näher, als die Halle nochmals auseinanderzunehmen und in Bauma wieder aufzubauen? Bis 2012/13 soll dies so weit sein, denn zuerst müssen noch die Gleisanlagen angepasst und das Terrain vorbereitet werden. Der Endbahnhof der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB, im Volksmund Über-Bei-Bahn) erhält endlich eine würdige Bahnhofhalle, welche älter ist als die Strecke selbst. Bauma – heute ein Zentrum historischer Bahnen – er-

fährt damit eine tolle Aufwertung.

Nächtliche Dampffahrt Olten–Bauma

Im Rahmen einer würdigen Feier in Olten wurde die Halle am 20. März 2009 von Vertretern der SBB symbolisch an den DVZO übergeben. Die Vereinspitze reiste dazu standesgemäss mit einem eigenen Dampfzug an. Auf der Rückreise waren auch Vertreter von Pro Bahn dabei – hier der Reisebericht.

Die frisch revidierte Ed 3/3 401 «Bauma» hielt sich bäumig

auf der Fahrt von Bauma nach Olten und zurück. Diese Lok wurde 1901 durch die SLM in Winterthur für die UeBB gebaut. Sie erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 45 km/h. Daher muss in der Nacht gefahren und auf Nebenlinien ausgewichen werden. Die angebotene Mitfahrgelegenheit nahmen wir für die Rückfahrt dankend an. Wir starteten um 21:30 Richtung Zofingen. Die Weiterfahrt über die alte Nationalbahnstrecke ermöglichte einen Stopp zum Wasserfassen in Oberentfelden. Weiter gings über Lenzburg–Mellingen nach Wettingen zur Drehscheibe hinter dem alten Depot zum erneuten Wasserfassen. Via Furttal, Kloten, Effretikon trafen wir morgens um 4 Uhr im gedeckten, aber düsteren Bahnhof Winterthur ein. Die Nachtschwärmer trauten ihren Augen nicht, fährt doch tatsächlich um diese Zeit ein über 100-jähriger Zug durch die Gegend. Um 5 Uhr erreichten wir planmässig Bauma. Es war eine unvergessliche Fahrt unter sternklarem Himmel, aber auch sehr kalt.

Gut Ding will Weile haben

Ob die Halle dereinst nach ihrem Abbau auch per Dampfzug von Olten nach Bauma reist, bleibt noch offen. Die baulichen Vorarbeiten in Bauma nehmen Zeit in Anspruch und vorerst müssen für dieses Projekt drei Millionen Franken zusammengebracht werden. Spenden sind natürlich willkommen. Auf der DVZO Strecke von Bauma nach Hinwil verkehren jeden ersten und dritten Sonntag im Monat bis Oktober Dampfzüge – warum nicht mal einen Ausflug ins Zürcher Oberland unternehmen?

ks/us



Bahnhofhalle DVZO in Bauma – Bildmontage.

Bilder: dvzo



TPF: Bereit für die S-Bahn Fribourg.

Bilder: tpf

Les Transports Publics Fribourgeois

Frühe Betriebsgemeinschaft

1942 ist die Betriebsgemeinschaft GFM, Gruyère–Fribourg–Morat, aus dem Zusammenschluss der Bahnen BR, Bulle–Romont (Normalspur); der CEG, Chemins de fer électriques de la Gruyère (Meterspur); der FMA, Fribourg–Morat–Anet (Normalspur) sowie 45 Autobus- und 20 Schulbuslinien entstanden.

Zu jener Zeit betrieben die Städtischen Verkehrsbetriebe TF (Transports-Fribourgeois) 7 Tram-, Trolleybus- und Autobuslinien sowie die Standseilbahn Neuveville–St-Pierre.

Stadt und Land fusionieren

Im Jahre 2000 fusionierten GFM und TF zu einem modernen, multimodalen Unternehmen

des öffentlichen Verkehrs, TPF. Heute betreibt diese ein Schienennetz von 99 km und befördert pro Jahr 3,2 Mio. Reisende. Dazu stehen ihr 70 Fahrzeuge und 150 Mitarbeiter zur Verfügung. Die 55 Autobuslinien bedienen 700 Haltestellen, befördern 6,1 Mio. Reisende in 130 Fahrzeugen mit 210 Mitarbeitern. In der Agglomeration Fribourg werden 7 Linien mit 55 Fahrzeugen und 160 Mitarbeitern betrieben.

Le funiculaire

13,3 Mio. Reisende pro Jahr benützen ab 100 Haltestellen den öffentlichen Stadtverkehr. Die Rarität der TPF, le funiculaire, wird gehegt und gepflegt. 5 Mitarbeiter betreuen

die 1998 renovierte Bahn mit 126 m Länge, einem Gefälle von 53% und einer Spurbreite von 1,2 m. Der Bau kostete 1899 Fr. 131 000. Es ist die letzte mit Wasser betriebene Standseilbahn, als Spezialität sogar mit dem Abwasser der Stadt.

Der gesamte Fahrzeugpark, bestehend aus modernisierten dreiteiligen Pendelzügen, den Auto- und Trolleybussen sowie als Spezialität Bimodes-Busse (Strom und Diesel), werden in den Werkstätten in Bulle und Fribourg durch 110 Mitarbeiter unterhalten.

Imposanter Busbahnhof

Der Busbahnhof, integriert im SBB / TPF-Bahnhof Fribourg, auf zwei Etagen mit Leitzentra-

le, wurde 1999 nach 5-jähriger Bauzeit in Betrieb genommen. Auf 29 611 m² sind in der oberen Etage 14 Bus-Perrons entstanden sowie die Betriebsleitung zur Überwachung der Informationsanzeigen und Abläufe. Im Untergeschoss können 30 Busse abgestellt, gereinigt und unterhalten werden.

Mit Zuversicht schauen die TPF in die Zukunft. So sollen die Sicherungsanlagen der Normalspurstrecken erneuert, die Publikumsanlagen (Perrons) und Kundeneinrichtung angepasst, die Fahrzeuge modernisiert, ein neuer Hauptsitz und eine Hauptwerkstätte für die Strassenfahrzeuge gebaut und das S-Bahn-Projekt Fribourg entwickelt werden. **Hans Rothen**



Nostalgisch und effizient: Le funiculaire de St-Pierre.



Bi-Modes: Im Zentrum als Trolley, an der Peripherie mit Diesel.



Der erste Combino XL, mit 42 Metern das längste Tram Berns – rechts: das Heck eines Gasbusses.

Bild: wo

Bern im Tramfieber

Trams ersetzen überlastete Buslinie.

Am 22. April 2009 hat Regierungspräsidentin Barbara Egger-Jenzer in Bern die Projektvorhaben für eine Tramlinie Ostermundigen–Schliern und der Tramverlängerung nach Kleinwabern vorgestellt. Bis Ende 2010 wird ein Vorprojekt für die neue Linie erarbeitet, welche die Buslinie 10 ersetzen soll, die zweitweise im 2-Minuten-Takt verkehrt. Die Bevölkerung wird im Rahmen einer Mitwirkung Stellung nehmen

können. Die Projektierungskosten von über 9 Millionen Franken sind grossteils gesprochen. Durch die Unterteilung der Strecke in Teilprojekte können auch heikle Abschnitte wie Eigerplatz Bern und Rüti Ostermundigen unter die Lupe genommen werden. In einer Begleitgruppe sind Parteien, Quartier-/Ortsvereine und Verbände vertreten. Auch Pro-Bahn Espace Mittelland ist in diesen partizipativen Planungs-

prozess eingebunden, wo halbjährlich über die Fortschritte orientiert werden soll.

Combino XL

Gleich am nächsten Tag wurde im Depot Brunnadernstrasse von Bernmobil-Direktor René Schmiel das verlängerte Combino-Tram, Be 6/8, vorgestellt. Just auf den Beginn der Eishockey-WM konnten zwei davon in Betrieb genommen werden. Mit zwei neu in der Mitte eingefügten Modulen, davon eines angetrieben, kommt dieses Combino-Modell auf eine Länge von 42 m und bietet 30% mehr Sitzplätze an. Ende Jahr wird von Siemens das erste der 21 bestellten XL-Trams erwartet. Diese werden vorerst auf der Linie 9 die Be-8/8-Triebwagen mit ihren hohen Treppenstufen und die seit beinahe 60 Jahren in Dienst stehenden Anhänger ersetzen.

Später werden die langen Combino-Trams auf den Linien nach Bern West eingesetzt, wo die Bauarbeiten planmässig vorankommen. Rund fünf Kilo-

meter Gleis sind fertig verlegt. Zurzeit wird die Bethlehembrücke neu erstellt, damit inskünftig die BLS doppelstöckig unter der Brücke durch und die schweren Trams darüber rollen können, wie René Schmiel weiter erklärte. In einer amüsanten Verlosung wurden anschliessend den neuen Tramlinien die Nummern zugeordnet, so wie sie ab Dezember 2010 verkehren werden. Ob hier wirklich nur der Zufall im Spiel war, bleibt dahingestellt.

Tram auch in Biel

Es bleibt noch zu erwähnen, dass auch in der zweitgrössten Berner Stadt, in Biel, eine Tramlinie projektiert wird. Bis 2018 soll die Vorortbahn Biel–Täufelen–Ins ostwärts durch das Stadtzentrum bis ins Bözingenfeld verlängert und auf Trambetrieb umgestellt werden.

Aldo Hänni

Zukünftig fünf Tramlinien

- Linie 3 Weissenbühl–Bern Bahnhof; wird auf den heutigen Südast beschränkt und soll später auf Bus umgestellt werden (Pro BEM wird dranbleiben).
- Linie 6 Worb Dorf–Fischermätteli; ehemals «Blaues Bähni» VBW, heute Linie G und Tram 5 West, womit nach 112 Jahren endlich eine Direktverbindung von Muri zum Berner Bahnhof entsteht.
- Linie 7 Ostring–Bümpliz; neue Linie anstelle Bus 13 und Tram 5 Ost.
- Linie 8 Saali–Brünnen Bahnhof; neue Linie anstelle Bus 14 und Tram 3 Ost.
- Linie 9 Bahnhof Wankdorf (im Bau)–Guisanplatz–Wabern; unverändert, später bis Kleinwabern.

www.bernmobil.ch
www.siemens.com
www.asm.ch

Das Tram erobert den Flughafen

«Unique» nennt sich der Zürcher Flughafen. Einzigartig ist die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Seit einem halben Jahr auch mit dem Tram, der Linie 10. Speziell Richtung Universität und ETH ist das Tram unschlagbar schnell. Ein später Bericht über die Eröffnung und einige Tücken.

Mit viel Brimborium, Schall, Rauch und Ansprachen, einer rasanten Fahrt durch den (zweiten) Tramtunnel Zürichs und über den längsten Tramviadukt der Schweiz wurde am 12. Dezember 2008 die zweite Etappe der Glattalbahnen eröffnet. Betrieben wird die Linie von den VBZ, allerdings mit den weissen niederflurigen Cobra-Trams der Verkehrsbetriebe Glatttal, statt der eigenen blauen.

Am Samstag, dem 13. Dezember war die Bevölkerung zu Gratisfahrten auf der Glattalbahnen eingeladen. Die Fahrzeuge verkehrten zwischen Auzelg und dem Flughafen (Wendeschleife bei der Fracht Ost) über die zukünftige Verbindungskurve der Linie 12 beim Glattpark und zurück. Diese Aktion fand grossen Anklang, so dass die Fahrzeuge mehr als gut besetzt waren. Freaks stiegen nicht aus, sondern fuhren die Runde noch ein zweites oder gar ein drittes Mal.

Ein neues Fahrgefühl

Mit dem Fahrplanwechsel vom folgenden Sonntag begann der reguläre Betrieb. Die Freude war nur kurz. Innerhalb der ersten Betriebswoche kollidierten bereits zwei Radfahrerinnen mit dem Tram. Die Erklärung: «Vor einer Woche fuhr da noch kein Tram», überzeugt nur wenig, schliesslich sorgen optische, bauliche und akustische Massnahmen für einen hohen Sicherheitsstandard. Die Zugfolge allerdings wird lediglich auf der Tunnelstrecke mit Signalen gesichert. Oberirdisch wird auf Sicht gefahren, daher liegt die maximale Geschwindigkeit bei 60 km/h. Über ein völlig neues Fahrgefühl freuen sich auch die Wagenführerinnen und -führer der VBZ – siehe Bild.



Die Wagenführerin Isabelle Pedrolini posiert voller Stolz vor dem fabrikneuen weissen Cobra Tram für die Ehrengäste der Eröffnungsfahrt. Bild: us

Fahrpreis mit Tücken

Alles okay? Leider nein, denn die Zehn fährt nicht nur in der Zone 10, wie alle andern Tramlinien in Zürich. Beim Glattpark überquert sie die «Zonengrenze». Dafür haben nicht ganz alle Fahrgäste Verständnis, auch wenn der Herr aus Deutschland, der in einer Kontrolle auf dem Zehner treuherzig behauptete, mit einem Billett der Zone 10 könne er doch in allen zehn Verbundzonen fahren, bei den Kontrolleuren auf Granit biss. Wer aus der Stadt zum Flughafen fährt, muss deshalb ein Ticket über drei Zonen lösen. Mit dem Halbtax-Abo kostet die Fahrt CHF 3.10, für eine Retourfahrt

lohnt sich die Tageskarte zu CHF 5.60. Gleich viel kostet die Reise zum Flughafen mit der S-Bahn. Weil in Zürich Linien, die über die Stadtgrenze hinaus verkehren, alle dreistellig nummeriert sind – Ausnahme die Linien 31 und 91 –, müsste der lila Zehner wohl Hundertzehner heissen ...

Ausbau geht weiter

Achtzehn weitere weisse Cobra-Trams sind bei Bombardier in Villeneuve im Bau. Sie werden ab Dezember 2010 auf der dritten und vorläufig letzten Linie, dem roten Zwölfer, vom S-Bahnhof Stettbach via Wallisellen, Glattzentrum, Auzelg, Glattpark ebenfalls zum Flug-

hafen verkehren. Damit wird – auch ein Novum in der Schweiz – eine Tramlinie komplett tangential zum Zentrum und nur einige Hundert Meter über Stadtboden geführt. Endlich übernimmt das Tram, pardon die Stadtbahn, denn die Glattalbahnen verläuft kaum je als «Strassen»-Bahn, Verkehrsströme, die bisher nur mit dem Auto in vernünftiger Zeit zu meistern waren. Keine Frage, dass der Wunsch aufkommt, den Nordring der Glattalbahnen, vom Flughafen via Kloten, Brütisellen nach Stettbach, so rasch als möglich zu bauen. Im Richtplan des Kantons Zürich ist das Trasse vorgesehn, im Finanzplan leider noch nicht. us / wo

Tango Sieben – Wollishofen–Stettbach

Neues Basler Tram erfolgreich in Zürich getestet.



Am Bahnhof Stettbach, Endpunkt der Linie 7, setzt sich der BLT Be 6/10 Nr. 154 erfolgreich in Pose, als ginge es um die Schönheitskür von Tram Schweiz.

Bild wo

Am 25. März präsentierten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) den Medien einen echten Tango zum Testen. Der Tango, ein knallgelbes Tram, kommt aus dem Hause Stadler und wurde zu einem sogenannten Tram-casting von Altenrhein nach Zürich gebracht, bevor es am 20. April seine Weiterreise nach

Oberwil auf das Netz der Baslerland Transport AG (BLT) antrat. Vorweg: Der Tango auf Linie Sieben (VBZ Linie 7, Wollishofen–Bahnhof Stettbach) hat seinen Auftritt mit Bravour bestanden. Er könnte gleich in Serienproduktion gehen, nur müsste er für die Zürcher blau-weiss und nicht gelb sein. Dank

den guten Beziehungen zwischen VBZ und BLT wurde dieses fabrikneue Tram nach Zürich ausgeliehen, denn ab 2016 müssen die ersten Wagen der Tramserie 2000 nach 40 Jahren ersetzt werden. Nach dem schwierigen Start mit Tram 3000 Cobra wollen die VBZ vor einer Bestellung Erfahrungen sam-

eln. Die über 2000 Kundenreaktionen sind sehr positiv ausgefallen, trotz eines Kommentars wie die «hässliche, spitze «Beppi»-Nase sollte für die Zürcher geändert werden» und dem Wunsch nach der traditionellen blau-weissen Lackierung nachgekommen werden.

Tango statt Cobra?

Die Beschaffung neuer Fahrzeuge muss international ausgeschrieben werden. Es steht allen Anbietern offen, ihre Modelle auf dem Zürcher Tramnetz zu präsentieren und durch das Publikum testen zu lassen. Die Ausschreibung soll noch dieses Jahr erfolgen. Entschieden ist noch gar nichts, ausser dass rund 60 Tramzüge zu ersetzen sind und in Zürich Steigungen bis gegen 70% zur Rehalp oder später auf der Rosengartenstrasse problemlos gemeistert werden müssen. Ausschreibung, Auswertung, Anpassungen und die Produktion benötigen gemäss VBZ-Direktor Hans-Peter Schär etwa fünf Jahre. Es sei das Ziel, so Schär, Mitte 2013 ein für Zürich passendes Tram auf die Schienen zu bringen.

Das sechsteilige Tango-Tram (Typ Be 6/10) von Stadler Rail ist 45 m lang und verfügt über 75% Niederfluranteil. Von den 275 Plätzen sind 94 Sitzplätze. Die acht Doppeltüren sind alle im Niederflurbereich angeordnet, was für einen komfortablen und schnellen Ein- und Ausstieg sorgt. Auch Personen mit eingeschränkter Mobilität finden ausreichend Bewegungsraum und Plätze. Die drei Sitze im Querschnitt sind optimal, vier wären zu viel. Die Zürcher Version würde 2 m kürzer, dafür 10 cm breiter gebaut. Ein Tango-Tram gibt's für rund 4,6 Mio. Franken, was 1 Mio. mehr

ist als die sich momentan in Ablieferung befindenden 88 Cobras von Bombardier mit lediglich 203 Plätzen. Nach den erfolgreichen Testfahrten scheint der Tango bereits zum Publikumsliebbling avanciert zu sein. Wünschen wir ihm eine unfallfreie und gute Fahrt in seiner Basler Heimat. Dies gilt natürlich für die ganze Flotte. Bis 2014 gelangen dort 60 Trams (40 BLT/20 BVB) zum Einsatz. Trotzdem, ein Restrisiko bleibt immer. Wir hoffen, dass der Zürcher Tango nicht doch noch zum Sujet einer «Schnitzelbagg» wird.

Positives Fazit

Das Urteil der Testpersonen von Pro Bahn Schweiz: Ein fast 100% perfektes Fahrzeug. Der Tango läuft auf fünf Drehgestellen. Deshalb gleitet er viel ruhiger daher als Fahrzeuge mit Einzelachsen oder gar Einzelrädern wie der Combino in Bern oder die Cobra in Zürich. Dadurch ist kein durchgehend niederfluriger Boden möglich. Trotzdem gibt's ausreichend Raum für mobilitätsbehinderte Fahrgäste. Dies ist auch der Grund, weshalb wieder mehr Sitze hintereinander anstatt vis-à-vis angeordnet sind, was



beim Tram geschätzt wird. Die Innenbeleuchtung scheint noch nicht optimal und die Halte-

stangen sind teilweise für Kinder / Kleinwüchsige unerreichbar hoch angeordnet. Warum aus erziehungstechnischen Gründen Abfallbehälter fehlen, ist kaum nachzuvollziehen. Die Cobras sind wohl eleganter, aber rechte Rumpelkisten. Da der künftige VBZ-Direktor, Guido Schoch (bisher SOB), mit Stadler Rail (Flirt Flotte) gute Erfahrungen gemacht hat, empfehlen wir ihm, den Tango für Zürich auf den ersten Platz der Wunschliste zu setzen und den Segen des ZVV für dessen Beschaffung zu beantragen.

Urs Schaffer



Puplireportage

Der Sicherheitswärter (r.) bespricht mit dem Sicherheitschef auf einer neuen Baustelle das geltende Sicherheitsdispositiv.

Berufsbild Sicherheitswärterin/Sicherheitswärter

Voraussetzung

- Abgeschlossene Berufslehre
- Mindestens 20 Jahre alt
- Führerschein Kat. B (PW)
- Gute Gesundheit und Fitness, einwandfreies Hör- und Sehvermögen
- Einwandfreier Leumund

Ausbildung

- Grundkurs mit schriftlicher und mündlicher Prüfung
- 3 Wochen Praxiseinführung mit praktischer Prüfung
- Regelmässige Wiederholungskurse
- Weiterbildungsmöglichkeiten: Elektrosicherheit, Sicherheitschef

SECURITRANS
Public Transport Security AG



Ein Zug naht. Rechtzeitig bläst der Sicherheitswärter das Signalhorn. 20 bis 60 Sekunden später hat sich die Baugruppe aus dem Gefahrenbereich entfernt.

Profis für die Sicherheit – Zug um Zug

Sind Sie eine ruhige, überlegte Person, die gerne Verantwortung übernimmt? Als Sicherheitswärterin und Sicherheitswärter bei der Securitrans AG ist Ihr Arbeitsplatz bei den Bau- und Unterhaltsarbeiten auf dem Schweizer Schienennetz.

Viel frische Luft, hohe Verantwortung und arbeiten im Team. Das alles bietet der Beruf der Sicherheitswärterin, des Sicherheitswärters. Während den Bau- und Unterhaltsarbeiten auf und neben den Bahngleisen überwachen sie den Zugverkehr und sorgen für die Sicherheit der Kollegen in den Bautrupps. Dank gründlicher Aus- und Weiterbildung kennt der Sicherheitswärter die Risiken und Gefahren im Gleisbereich und warnt das Bauteam vor durchfahrenden Zügen.

Signalhorn etc.

Die rote Fahne, das Signalhorn, ein Handy und das Sicherheitsdispositiv sind ihre täglichen Arbeitsinstrumente. Mit dem weissen Helm sind sie für den Lokführer von Weitem sichtbar. Gefragt sind in diesem Job ruhiges, überlegtes Handeln und eine hohe Konzentrationsfähigkeit. Denn nur mit einem zuverlässigen Sicherheitswärter können sich die Bau- und Unterhaltsspezialisten voll auf ihre Aufgabe konzentrieren.

Zukunftsbranche «Sicherheit»

Die Sicherheit wird in allen Lebensbereichen immer wichtiger, so auch bei Bauarbeiten auf dem Schienennetz. Als Sicherheitswärter sind Sie auf den Baustellen verantwortlich, dass die hohen Sicherheitsstandards der Securitrans konsequent durchgesetzt werden. Die zahlreichen Aufträge von SBB und anderen Bahnunternehmen in der ganzen Schweiz erfordern zusätzliches, gut ausgebildetes Personal. Securitrans AG sucht deshalb Personen mit abgeschlossener Berufslehre, die mindestens 20 Jahre alt sind und eine neue, abwechslungsreiche Herausforderung in einer zukunftsorientierten Branche suchen.

Securitrans AG

Die Sicherheitsanbieterin Securitrans AG ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und Securitas AG. Securitrans ist das führende Sicherheitsunternehmen im öffentlichen Verkehr und sorgt für Sicherheit in Bahnhöfen, auf Zügen und auf Bahnbaustellen. Der Bereich Baustellensicherheit beschäftigt in der ganzen Schweiz über 200 Sicherheitswärterinnen und Sicherheitswärter.



Die Sicherheitswärterin hat die Baustelle jederzeit unter Kontrolle.



Am Morgen ist der Sicherheitswärter als erster auf der Baustelle. Hier schaltet er das automatische Warnsystem ein. Dieses unterstützt den Sicherheitswärter.

Packen Sie diese Chance und bewerben Sie sich – jetzt. Wenn Sie mehr über den Beruf der Sicherheitswärterin und des Sicherheitswärters erfahren wollen, rufen Sie uns an: Herr Ulrich Amiet, Leiter Baustellensicherheit, steht Ihnen unter Tel. 051 220 69 62 gerne zur Verfügung. Weitere Informationen und einen Personalfragebogen finden Sie unter www.securitrans.ch. Wir freuen uns auf Sie.

Auf die Rigi wie anno 1873

Das Verkehrshaus der Schweiz ermöglicht zu dessen 50-Jahr-Jubiläum eine historische Bahnreise mit Dampf, Rauch und Rotem Pfeil.

Zuerst zu Fuss ...

Ein Volkslied beschreibt den Ausflug auf die Rigi etwa so: Mit dem Schiff bis Weggis und von dort weiter zu Fuss den Berg hinan. Eine gemütliche Reise, bei der es Bekanntschaften mit Sennenmeitelis gegeben haben soll – dem Liedtext nach sogar mit Folgen, denn die betreffende Strophe singt etwas von Windeln, die an der Stange hängen ...

... dann per Bahn

1871 wurde das erste Teilstück der Vitznau-Rigi-Bahn bis Staf-

felhöhe eröffnet, zwei Jahre später keuchten die Dampflokomotiven bis hinauf auf den Kulm. Die ehemals gemütliche Reise – verbunden mit einem Fussmarsch mit oder ohne Bekanntschaft – gehörte der Vergangenheit an. Bekanntschaften liessen sich nun im Zug schliessen. Sieben Dampflokomotiven standen im Dienst. Eine davon, die damals Jüngste mit der Nummer 7 und Baujahr 1873, hat bis heute überlebt. Sie ist die einzige betriebsfähige Zahnrad-dampflok mit stehendem Kessel. Nicht minder alt ist der halboffene Abteilwagen, den die zierliche Lokomotive vor sich hin schiebt oder, dank Riggenbacher Gegendruckbremse, sicher wieder zu Tal bringt.

136-jährige Veteranin wieder aktiv

Sie wird erstmals nach 12 Jahren, damals war sie aus Anlass des 125. Geburtstages der Rigi-Bahnen im Einsatz, wieder auf die Heimstrecke zurückkehren und für eine Saison lang auf die



Rigi-Staffel: Zwei 85-Jährige umrahmen die 136-jährige.

Bild: RB



Roter Pfeil im Verkehrshaus – diesen Sommer unterwegs.

Bild: VHS



Bild: wo

Emil und Marco sind mit Freude dabei.

Rigi keuchen. Grund dafür ist das 50-Jahr-Jubiläum des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern, wo Lok 7 als Exponat einfach dastand (aber bestens erhalten und gepflegt wurde). Diesen Sommer wird sie zu

neuem Leben erweckt und bis zum 28. September führt das historische Unikat am Donnerstag, Samstag, Sonntag und Montag jeweils eine Bergfahrt am Morgen ab Vitznau oder Goldau und mehrere Pendelfahrten Staffel-Kulm aus. Vom 1. Juli bis 17. August ist Lok 7 sogar täglich ausser dienstags unterwegs, inklusive Anfahrt ab Luzern im Roten Pfeil. Weitere Informationen unter www.rigi.ch/lok7. Tel. 041 399 87 87 oder www.railaway.ch.

Verkehrsgeschichte life

Diese historische Reise lässt sich ideal mit einem Besuch des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern verbinden. Zum 50-Jahr-Jubiläum präsentiert sich dieses Museum völlig neu. Flug, Schiff, Auto, Bahn, Telekommunikation, Imax-Kino, Planetarium lohnen eine Reise ins VHS.

ks/wo



136 Jahre alt und immer noch bereit für eine Fahrt auf die Rigi.

Bild: wo

111 Jahre Gornergratbahn

Die höchstgelegene offene Bahn Europas feiert Geburtstag, am Donnerstag, 20. 8. 2009, exakt 111 Jahre nach ihrer Eröffnung.

29 Viertausender lassen sich vom Panoramabalkon Gornergrat ob Zermatt bestaunen, erreichbar nach 9 km Wanderung und 1400 Höhenmetern. Einfacher geht's mit der Gornergratbahn (GGB). Am Geburtstag zum Spezialpreis von 111 Franken, mit Halbtaxabo für 55 Franken, für 33 Franken mit dem GA, gültig ab jedem Bahnhof der MGB (Disentis, Göschenen, Brig, Visp), Urkunde und Geschenk inklusive.

Bau einst umstritten

Der Bau dieser Bahn im Hochgebirge verlief nicht ganz reibungslos. Nachdem absehbar war, dass Träger und Führer ihren Job verlieren würden, war die Gegnerschaft der Bahn im Grossen Rat des Kantons Wallis sowie in der Burgergemeinde Zermatt gross. Es bedurfte einer Intervention des Bundesrates mit dem Hinweis auf die erfolgreichen Bergbahnen im Berner Oberland, das damit einen regelrechten Aufschwung erlebte. Und dieser finanziellen Aussicht konnten die Walliser nicht widerstehen. Dank eines Heeres von 2000 meist italienischen Bauarbeitern wurde die Bahn in lediglich zwei Jahren gebaut. Das Arbeiten auf 3000 Metern verlangte von Ingenieuren und Arbeitern einiges ab. Das schwierigste Hindernis stellte die Findelenbachschlucht dar, welche auf einem 90 Meter langen und 48 Meter hohen Stahlviadukt überquert wird.

Die Zahnstange nach dem System Abt entspricht der Strecke von Visp her, wodurch Wagen (hin und wieder Güterwagen) direkt auf die GGB übergehen können. BBC Baden wurde mit der Elektrifizierung beauftragt – damals nur möglich mittels Drehstrom, wie auf der gleichzeitig geplanten Jungfraubahn. Am 20. August



Vor 55 Jahren ging's noch mit dem Rowan-Zug auf den Gornergrat.

Bild: GGB

1898 nahm die Gornergratbahn als erste elektrische Zahnradbahn der Schweiz ihren Betrieb auf, vorerst nur im Sommer. Ab 1929 wurde der Winterbetrieb auf die Riffelalp möglich. Mit dem Bau einer Lawenschutzgalerie verkehrt die GGB seit 1942 ganzjährig bis zum Gornergrat, inzwischen dank längeren Doppelspurabschnitten im 20-Minuten-Takt als Zubringer ins Skigebiet. Heute bringen

21 Triebwagen, darunter vier Doppeltriebwagen von Stadler mit Panoramaabteil und Niederflureinstieg, die Gäste in lediglich 40 Minuten auf den Gornergrat. Noch verkehren für Güterzüge auch zwei kleine 111-jährige Lokomotiven.

Matterhorn inklusive

Auf dem Gornergrat bietet das höchstgelegene Hotel der Schweiz mit dem Spiegel des

Sonnenaufgangs auf dem gegenüberliegenden Matterhorn ein unvergessliches Erlebnis, je nach Zimmer direkt vom Bett aus live mitzuerleben. Nach einem währschaften Frühstück steht für sportliche Zeitgenossen das Plateau mit den vielen zutraulichen Bergdolen an. Auch die Gemen sind bereits beim Futtertrog am Balzen. Und neben den zahlreichen unvermeidlichen Souvenirshops steht bescheiden die schlichte Kapelle, in der Busse getan sowie Kerzen für die Liebsten angezündet werden können.

Bahnfreaks sei auf der Rückfahrt ein Halt auf der Riffelalp empfohlen. Nach einem langen Dornröschenschlaf wieder aufgebaut, führt dort das höchstgelegene Tram zum Resort-Hotel Riffelalp, wo sich eine noble Gästeschar seit mehr als hundert Jahren gerne verwöhnen lässt.

Edith Dutler



Zermatt GGB – ein moderner S-Bahn-Bahnhof.

Bild: wo



Modern-Steam-Train auf dem Rümlinger Viadukt.

Bild: modernsteam

«Achtung auf die Strassenbahn»

Ein Schild, das wohl in der Stadt Zürich zu erwarten ist. Weit gefehlt – es hängt in Engi-Vorderdorf im Glarnerland und gehört zu den Relikten der Sernftalbahn. Von wenigen verschwundenen Lokalbahnen sind noch so viele Zeugen erhalten wie von diesem liebenswürdigen Bähnchen zwischen Schwanden und Elm, welches von 1905 bis 1969 dauernd ums Überleben und gegen Lawinen zu kämpfen hatte. Nebst diverser Literatur und einem Triebwagen in Blonay, gibt's heute ein kleines, feines Museum, wo auch dokumentiert wird, wie seinerzeit mehr Milchkannen, Heuballen, Kühe, Baumwolle und Gewobenes oder Gesponnenes als Personen zu transportieren waren. Geöffnet jeden dritten Samstag im Monat von 10 bis 16 Uhr. Anreise: Regio bis Schwanden und Bus Linie 72.541. Auskünfte unter 055 640 61 47 oder www.sernftalbus.ch/verein.htm. **wo**

Läufelfingerli als Dampf-S-Bahn?

Diese Panorama-Linie hoch über dem Talboden mit Rundbogen-Viadukt und dem ältesten Tunnel der Schweiz, heute als S 9 bezeichnet, führt von Olten durch den alten Hauenstein via Läufelfingen nach Sissach. Das Überleben sichern ihr nicht die wenigen Passagiere im stündlich verkehrenden Kurzzug, sondern die Möglichkeit, den untern Hauenstein-Tunnel bei Bauar-

beiten zu umfahren. Alle paar Jahre teilt daher das Läufelfingerli seine Gleise mit EC und andern prestigeträchtigen Zügen. Zwischendurch sind mehr Fahrgäste und – aus der Sicht des Betreibers – ein günstigerer Bahnbetrieb sehr willkommen.

Mit einem modernen Dampfzug als S-Bahn seien diese Ziele zu erreichen, sagen sich die Initianten von Modern

Steam am Hauenstein. Es brauche eine touristische Attraktion. Den Beweis wollen sie im Herbst 09 mit einem zweiwöchigen Probetrieb antreten, sogar mit Speisewagen. Für einen regulären Betrieb müsste allerdings ein hochmoderner Dampfzug mit Niederflurwagen gebaut werden. Wer weiss, vielleicht gelingt's? Die neue Technik dazu ist vorhanden und schliesslich wurde die Ban-

lieue östlich von Paris bis gegen 1970 mit Dampf-Pendelzügen erschlossen.

Wer beim Probefahren dabei sein will, findet Infos unter www.modernsteam.ch. **wo**

Erlebniswelten Verkehr am Bodensee

Romanshorn war einst der Eisenbahnknotenpunkt mit dem grössten Hafen am Bodensee. 80 Jahre lang wurden von hier aus Güterwagen über den See Richtung Württemberg trajektiert. Heute ist das Bodenseeufer als Mekka für Velo-, Skate- und Segeltouristen bekannt. Und mit der Bahn besser erschlossen denn je. Im ehemaligen Lok-Depot ist das Locorama untergebracht, welches zu einem Zentrum der Eisenbahn-

geschichte ausgebaut werden soll. Offen samstags/sonntags nachmittags von Ende April bis Anfang Oktober. Ein Besuch lohnt sich.

Die Gegend ist reich an Zeugen der Verkehrsgeschichte: Ebenfalls in Romanshorn bietet das Ortsmuseum Einblicke in die Zeit der Eisenbahnfähren, das Saurer-Museum in Arbon erinnert an grosse Lastwagen und im Fliegermuseum in Altenrhein auferstehen Venom, Hun-

ter, P 16 und Konsorten. Nicht zu verpassen: das Zeppelin-Museum in Friedrichshafen, im Stundentakt mit der Fähre ab Romanshorn zu erreichen.

Wenig bekannt, aber umso reizvoller ist die Anreise an den Bodensee mit dem Voralpen-Express von Luzern oder Rapperswil aus via Toggenburg und durch «Mostindien» hinunter an den Bodensee. **wo**

www.locorama.org



Fahrt vom Locorama aus.

Die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz – eine Collage



Im Jahresrhythmus fest eingeplant ist die DV – dieses Jahr in Urnäsch in Appenzell-Ausser rhoden. Als Gast konnte Karl-Peter Naumann, Vorsitzender von Pro Bahn Deutschland, begrüsst werden. Der DV vorausgegangen war ein sympathischer Empfang in Herisau mit der Bürgermusik, einem Apéro und der Besichtigung der Betriebsleitzentrale der Schweizerischen Südostbahn. In Urnäsch konnten das Appenzeller Brauchtums-Museum und das Reka-Feriendorf besucht werden, bevor sich die Delegierten der statutarischen Traktanden annahmen, welche alle genehmigt wurden. Mit Zäuerlen und Appenzeller Volksliedern stellte der Kinderchor aus Herisau auf sympathische Art und Weise auch die musikalische Seite des Gastkantons dar.

Text ks / Fotos hr



Es dürften ein wenig mehr sein ...

Mitglieder von Pro Bahn Schweiz – nämlich! Dies der Aufruf des Präsidenten, Edwin Dutler, an der Delegiertenversammlung dieses Frühjahr. Rund 1200 Personen, Firmen, Organisationen, Gemeinden und Gönner unter-

stützen heute Pro Bahn. Tatsächlich hat sich der Mitgliederbestand leicht verringert – es braucht eine Trendwende!

Deshalb gleich hier der Aufruf: Nicht abseits stehen, sondern bei Pro Bahn Schweiz mit-

machen! Anmeldung übers Internet via Homepage oder mit dem Talon auf der Umschlagsseite möglich – der Mitgliederbeitrag fürs erste Jahr ist geschenkt.

pbs

... damit die Eisenbahn weniger gegen Prellböcke fährt.

Am 14. Mai bei der Einweihung des umgebauten Bahnhofes von Büren an der Aare hat unser Fotograf Seltsames entdeckt. Die Strecke (Lyss-)Buswil-Büren endet am Prellbock, ebenso die stillgelegte Strecke Solothurn-Büren. Ob da je wieder durchgehende Züge verkehren werden? Wohl kaum. Immerhin

gibt's für gelegentliche Dampffahrten aus Solothurn auf der de-elektrifizierten Linie einen Hilfsperron.

Zur Ehrenrettung der SBB sei angefügt, dass sich die Linie aus Buswil in dieser Form ferngesteuert als «Stumpengleis» mit einfachsten Streckenblockeinrichtungen betreiben lässt,

doch hätte der abgebildete Leitungsmast wohl auch neben dem Gleis Platz gefunden. Im InfoForum 01-09 wird die Linie Solothurn-Büren-Lyss als mögliche Entlastungslinie für den Güterverkehr erwähnt. Ob die SBB dies auch so sieht? Vielleicht später einmal.

wo/Bild: hr



Gönner Pro Bahn

Gemeinden, Firmen, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und Organisationen schätzen die Arbeit von Pro Bahn. Als Gönnermitglieder (CHF 500.– pro Jahr) unterstützen sie uns. Der Gegenwert: Vorzugstarif für Inserate im Infoforum.



BERNMOBIL



SOB SÜDOSTBAHN



gs graphic-studio

Ihre Fullservice-Agentur für Print + Web, Corporate Design, Marketing + Beratung.

Gemeinden

- BL: Läuelfingen
- GR: Klosters-Serneus
- TG: Frauenfeld
- ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Rafz, Rüti, Schlieren, Schwerzenbach, Uetikon, Wädenswil

Mitgliederversammlung Pro Bahn Espace Mittelland

Auf der Sprachgrenze

Der Weg zur 11. Mitgliederversammlung der Sektion Pro Bahn Espace Mittelland (PBEM) führte über den Sensegraben nach Freiburg. Als Organisator bot unser Mitglied, Bernhard Ledermann, mit dem Referat von Hans Rudolf Beyeler, Vize-Direktor der Transports Publics Fribourgeois (TPF), sowie der anschliessenden Besichtigung der Busleitzentrale und des Busbahnhof einen interessanten 1. Teil der Tagung. Siehe Artikel TPF auf Seite 13.

Nach dem Besuch bei den TPF und dem reichhaltigen Mittagessen eröffnete der Präsident, Aldo Hänni, den statutarischen Teil der Mitgliederversammlung der Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn

Schweiz. Die anwesenden Mitglieder genehmigten das Protokoll der Mitgliederversammlung 2008 (Epalinges sur Lausanne) sowie den Jahresbericht des Präsidenten (www.pro-bahn.ch/Sektionen).

Stellungnahmen gefordert

Im letzten Jahr fiel im Kanton Bern eine extreme Zahl von Verkehrsstudien, Angebotskonzepten und Zweckmässigkeitsbeurteilungen an, für die wir uns verlauten liessen. Dies erforderte von den PBEM-Vertretern in den Regionalen Verkehrskonferenzen eine grosse zeitliche Beanspruchung. Der Präsident stellte fest, dass als «Hobby-Interessen-Verband» das Limit des Engagements im

Vergleich zu den Parteien oder dem VCS erreicht wurde.

Präsenz zeigte PBEM bei der Organisation und Durchführung der 11. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz in Visp, beim Baustart Tram Bern-West und bei der Eröffnung der Metrolinie M2 in Lausanne mit einem Werbeband in Ouchy. Die «Kerngruppe», bestehend aus Vorstands- und weiteren Sektionsmitgliedern, tagte elf Mal, mit je rund sieben Personen. 26 von 235 Mitgliedern der Sektion wohnen in der welschen Schweiz, wo alle Kantone von Bern aus betreut werden.

Die Traktanden Jahresrechnung, Revisorenbericht und Budget 2009 wurden unter Ver-

dankung an den Kassier und die Revisoren genehmigt. Angelehnt an die neuen Statuten von Pro Bahn Schweiz, wurde der Neufassung der Sektionsstatuten zugestimmt. Mutationen ergaben sich bei den Vorstandsmitgliedern, wo Hans Rothen, neu im Zentralvorstand tätig, sein Amt als Vize zur Verfügung stellte.

Unter Akklamation wurden gewählt: Silvio Tedaldi zum Vizepräsidenten und Olivier Maridor zum Kassier. Johann Holenweg, Otto Metzger, Stefan Schweizer und Peter Schläppi wie auch der Präsident, Aldo Hänni, wurden für weitere zwei Jahre in ihrem Amt mit herzlichem Applaus bestätigt.

Hans Rothen

Mitgliederversammlung Pro Bahn Zürich

Vor historischer Kulisse

Mitgliederversammlungen sind meist eine trockene Angelegenheit. Nicht so, wenn ein Tagungsort gewählt wird, wie das der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz am 28. März gelungen ist. Die 150-jährige, frisch renovierte Lok-Remise der einstmaligen Glatthal-Bahn in Uster ergab einen würdigen Rahmen, um den bisherigen Präsidenten, Adriano Diolaiuti, gebührend zu verabschieden.

Als neuen Präsidenten wählte die Versammlung Urs Schaffer, Zürich. In seinem Jahresbericht (www.pro-bahn.ch/sektionen) erwähnte der scheidende Präsident besonders die Gespräche mit ZVV, Turbo AG, SBB-Regionalleitung Zürich/Ost und VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich). Themen waren: Verkehrspolitik, Verkehrsinfrastruktur, Fahrplan, Ausstattung neuer Züge und 4. Teilergänzung im

Gebiet des ZVV. Einige unserer Fahrplanbegehren konnten auf den Fahrplan 2009 umgesetzt werden, z. B. die Ausdehnung der Betriebszeiten von S-Bahnlinien am Abend und am Wochenende, dazu eine Anzahl kleiner Kundenwünsche, wie verbesserte Übersicht der Tassenfahrpläne.

Im November hatten wir Gelegenheit, die Werkstätte der SOB in Samstagern unter kundiger Führung zu besichtigen. Der Fahrplanwettbewerb über die «Transportketten im ÖV» ergab für den 1. Preis, dass es möglich ist, innert vier Stunden 22-mal umzusteigen (ohne Tram und Ortsbusse). Pro Bahn Zürich beteiligte sich auch im Initiativkomitee «Halbstündliche S-Bahn für Alle».

Anschliessend an die Versammlung hatten wir Gelegenheit, die Lok-Remise mit Repa-



raturwerkstatt des Dampfvereins Zürcher Oberland zu besichtigen und den 30 engagierten Fachleuten bei der Arbeit über die Schulter zu gucken. Etliche der ausgestellten Dampflok sind betriebsfähig; andere warten noch auf die Revision. Im Dachstock des einen Gebäudes durften wir die in Betrieb stehende Modellbahnanlage in Spur 0 besichtigen, die von unserem Mitglied Peter Schwarzenbach in vielen Arbeitsstunden mit äusserster Sorgfalt erbaut worden war.

Kurt Senn

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstr. 19, 8953 Dietikon
T 044 741 49 90; M 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

Willi Rehmann, Präsident
Postfach 3834, 4002 Basel
T 061 421 31 80
wrehmann@bluewin.ch

OSTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

Urs Schaffer, Präsident
Flüelastr. 15, 8048 Zürich
T 044 401 24 35
oev.schaffer@bluewin.ch

Damit du da bist, wo dein Tag ist.



Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen.

**Andreas Meyer, CEO SBB:
«Pro Bahn wird erstes Mitglied
im Kundenbeirat»**



Aussage des SBB-Chefs anlässlich der Tagung des europäischen Fahrgastverbandes in Bern vom 13. März 2009 vor Journalisten und Kunden-Vertretern aus ganz Europa. Mehr dazu im Artikel in diesem InfoForum auf Seite 6.

Pro Bahn Schweiz wird dort für die Kunden eintreten, das ist unser Versprechen. Je mehr Unterstützung wir erhalten, desto besser.

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz oder **werben Sie Mitglieder** für Pro Bahn Schweiz – beide profitieren. Allen Neumitgliedern schenken wir den ersten Jahresbeitrag und wer mindestens drei neue Mitglieder wirbt, erhält als Geschenk eine Tageskarte 1. Klasse.

Anmeldung mit Talon – einsenden an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich oder direkt auf www.pro-bahn.ch

- ✂
- Ich bin von Pro Bahn überzeugt. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.
 - Ich / wir melden folgende Personen als Mitglied von Pro Bahn an.

Vorname / Name _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

- Einzelmitglied, CHF 45.–
 - Studenten, CHF 20.–
 - Gemeinden, CHF 200.–
 - Partnermitglied, CHF 25.–
 - Vereine / Verbände, CHF 100.–
 - Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–
- Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.