



Bild: BC

Mehr als Nostalgie

**Museumsbahnen als kulturelle Bereicherung für die Schweiz
Der verlorene Kampf um die Ferrovia Mesolcinese im Misox**



Bruno Eberle

Vize-Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Mehr als ein Freizeitvergnügen

„Sie meinen die Museumsbahn“, meinte ein SBB-Kadermann zu mir, als ich mich bei ihm lebhaft für moderneres Rollmaterial auf der Linie Chur – St. Gallen einsetzte. In der Tat sind manche Wagen des Rheintal-Express schon fast museumswürdig und kaum zwei Wagen gleichen sich. Um echte Museumsbahnen geht es schwerpunktmässig in diesem InfoForum. Diese sind nicht nur eine Freude für den Knaben, vielfach fast noch mehr für seinen Vater. Aber die ganze Familie kann sich an fauchenden Dampfloks und historischen Wagen erfreuen. Museumsbahnen sind aber nicht nur Freizeitvergnügen, sondern auch lebendige Geschichte. Mit diesen Urahnern von ICE und TGV wurden nicht nur die Schweiz, sondern auch ganze Kontinente erschlossen. Nicht umsonst wird die Erfindung der Dampfmaschine und damit der Dampfloks als einer der wichtigsten Meilensteine der Entwicklung der Menschheit betrachtet. Wenn wir also mit grosser Freude den historischen Lokomotiven und Wagen nachschauen, dann soll auch ein bisschen Dankbarkeit für die Entwickler dieser für die Menschheit so wichtigen Technik mit dabei sein.

F Davantage qu'un simple loisir, de l'histoire

«Vous voulez parler du train musée?», me demanda un cadre des CFF, alors que je m'enquiers avec une certaine excitation sur l'utilisation de matériel roulant plus moderne, sur la ligne Coire-Saint-Gall. Dans les faits, de nombreux wagons du Rheintal Express, plutôt disparates, sont déjà presque des objets de musée. Cet InfoForum met l'accent sur les véritables trains-musées. Ils ne sont pas que des objets qui fascinent et font rêver les garçons, mais bien davantage encore leur père. En réalité, la famille toute entière peut explorer les anciennes locomotives à vapeur et d'antiques wagons avec plaisir. Dans ce sens, les trains-musées n'offrent pas qu'un agréable loisir, mais présentent aussi un véritable intérêt historique. Ces ancêtres de l'ICE et du TGV n'ont pas circulé en Suisse uniquement, mais sur tout le continent. Ce n'est pas pour rien que l'invention de la machine à vapeur et de la locomotive à vapeur constituent l'une des avancées techniques majeures réalisée par l'homme. Dans notre joie de redécouvrir ces témoins de l'histoire, nous devons aussi avoir une petite pensée reconnaissante pour leurs inventeurs.

I Più che un semplice divertimento

„Intende il treno-museo“ è la risposta che ricevo da un responsabile delle FFS quando cerco di convincerlo per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per la linea Coira- San Gallo. Infatti certi vagoni del Rheintal Express potrebbero benissimo far parte di un qualche museo, non c'è un vagone che sia uguale all'altro. Quest'edizione di InfoForum si occupa principalmente di veri treni da museo. Spesso, più che ai figli, interessano al padre che li accompagna. Tra treni a vapore e altri treni storici sono un'attrazione per tutta la famiglia. Non solo la Svizzera ma interi continenti erano inizialmente raggiungibili grazie a questi predecessori degli ICE e dei TGV. Non a caso l'invenzione della macchina a vapore viene ritenuta come una delle tappe più importanti nello sviluppo dell'umanità. Se guardiamo con piacere locomotive e vagoni storici, ci dovrebbe essere anche un minimo di riconoscimento verso chi ha sviluppato per primo queste tecnologie.

Inhalt

Schwerpunkt Museumsbahnen

Die Ferrovia Mesolcinense im Misox
hat leider gezählte Tage 3-4
Blonay-Chamby : Premier Chemin de fer-
musée en Suisse..... 5-7
BC: Die erste Museumsbahn der Schweiz..... 6
Die Zürcher Museums-Bahn ZMB 8-9
SBB-Historic: Legendärer TEE
verkehrt wieder..... 10

Jubiläum

100 Jahre Jungfraubahnen 11-12

Aktuell

Österreichs neue Westbahn..... 13
Italo macht Trenitalia Konkurrenz 14
Die KruX mit europäischen Fahrscneinen 15
Schweiz als Klassenbester: Investitionen in
Schieneninfrastruktur im Europa-Vergleich 16
Wie sich bei SBB-Tickets Geld sparen lässt..... 17
BLS steht für mehr als Eisenbahn..... 18-19
TGV von Paris bald bis Interlaken 18
ÖV-Fortschritte im Kanton Glarus..... 20
Leserbriefe 21

Pro Bahn intern

DV in Bellinzona..... 22
Bericht aus der Ostschweiz..... 23

Impressum

InfoForum 2/2012, Versand: 14. Juni 2012

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
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

Gerhard Lob (gl)
cp 361, 6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Jean-Pierre Baebi, Edwin Dutler, Jürg Ehrbar, Walter Finkbohner, Pierre Keller, Hans Schärer, Kurt Schreiber, Andreas Theiler

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Postfach 6364, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91
presseverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout

mbDesign Marco Bernet, Konzept und Gestaltung
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2012	13. September 2012
Inserate- und Redaktionsschluss	22. August 2012
InfoForum 4/2012	13. Dezember 2012
Inserate- und Redaktionsschluss	21. November 2012



Unterwegs im Misox: Ein restaurierter Triebwagen der einstigen Bahn Biasca-Aquarossa in Roveredo GR.

Bild: Gerhard Lob

Gezählte Tage für die Misoxer-Bahn

Das Schmalspurbähnchen Castione-Cama ist eine Touristenattraktion. Doch Ende 2013 ist Schluss. Der Bund erneuert die Konzession nicht. Der Frust ist gross.

Gerhard Lob Eine Fahrt mit der Misoxer-Bahn oder Ferrovia Mesolcinese (FM) beginnt in Castione, nur wenige Kilometer nördlich von Bellinzona. Der neue Knotenpunkt im S-Bahn-System Ticino-Lombardia (Tilo) ist der heutige Ausgangspunkt der ehemaligen Bellinzona-Mesocco-Bahn, die 1907 eröffnet wurde. Sie fusionierte 1942 mit der Rhätischen Bahn (RhB), doch 1972 stellte diese den Personenverkehr ein und führte nur noch Güterverkehr von Castione, zuerst bis Mesocco (1978), später nur noch bis Cama.

Seit 1995 wird diese verbliebene Strecke von 13 Kilometern Länge zwischen Castione TI und Cama GR als reines Touristenbähnchen während der Sommersaison betrieben. Eigentümerin ist seit 2003 die Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT). Acht Freiwillige ermöglichen den Betrieb an 10 Sonntagen zwischen Juli und Oktober mit zwei Fahrten täglich. 35 Minuten dauert die historische Reise von Castione bis Cama.

Die SEFT hat Wagen von anderen Meterpurbahnen erworben und fit gemacht. An diesem Besuchstag befinden wir uns im Rahmen einer Extra-Gruppenfahrt in einem ehemaligen Triebwagen der Bahn Biasca-Acquarossa. Am Fahrpult sitzt Bruno Ferrari. Gemütlich geht es talaufwärts. „Unsere Fahrgäste haben es nicht

eilig: Sie fordern uns sogar häufig auf, langsamer zu fahren“, erzählt er mit einem Lächeln. Doch auch die Touristenbahn muss sich an den Fahrplan halten.

Fundgrube im Depot

Extrahalt in Grono: Hier können wir das Depot und die Werkstätte in einer ausgedienten Fabrikhalle bewundern. „Um eine Betriebskonzession zu erhalten, muss man diesen Unterhalt für die Infrastruktur sicherstellen“, sagt Robin Chanda beim Gang durchs Werk. Eine wahre Fundgrube: Signale, Glühbirnen, Andreaskreuze, Ersatzscheiben, alte Sitzbänke. Es scheint an

nichts zu fehlen. „Im Falle eines Defekts müssen wir sofort handeln, wir können ja keine Bestellung aufgeben“, meint Chanda. Jeweils Freitagnachmittags arbeiten hier drei bis vier Personen und stellen auch alte Betriebswagen instand. So hat man beispielsweise einen Gepäckwagen aus dem Jahr 1882 von der Eisenbahn Landquart-Davos übernommen und als Wagen der Schokoladenfabrik Cima-Norma im Bleniotal originalgetreu restauriert. „Es ist unser ältester Wagen“, sagt Chanda mit berechtigtem Stolz.

Der Enthusiasmus bei den FW-Freiwilligen ist allerdings gedämpft. Denn die Tage der touristischen Ausflugsbahn sind gezählt. Ende 2013

>>>

Ferrovia Mesolcinese in Kürze

Castione TI (241 m) – Cama GR (351 m): 13 km

Linienöffnung (BM): 1907

Einstellung des Personenverkehrs (RhB): 1972

Beginn der touristischen Züge (RhB/FM): 3. Juni 1995

Eigentümerin Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT): 2003

Maximale Geschwindigkeit: 40 km/h

Ende der Betriebskonzession und Einstellung des Fahrbetriebs: Ende 2013

www.seft-fm.ch

>>> läuft die Betriebskonzession des Bundesamtes für Verkehr (BAV) aus, eine Verlängerung wird es nicht geben. „Ein schlechter und kurzsichtiger Entscheidung“, ärgert sich Bruno Ferrari, der zusammen mit den Kollegen auch bei den Tourismusämtern und Gemeinden im Misox gewebelt hat, um Zuspruch für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs zu erhalten. Ohne Erfolg.

Das Ende der Betriebskonzession hängt mit der neuen Autobahnumfahrung von Roveredo zusammen, wie das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf Anfrage bestätigt. Das Zentrum wird nach Eröffnung dieser Umfahrung neu gestaltet, eine Eisenbahnbrücke im Ortskern müsste

dann für teures Geld erneuert werden beziehungsweise die Strasse tiefer gelegt werden. Dafür will niemand aufkommen. Dazu kommt: Im Tal halten auch viele Einheimische die alten Schienen eh für ein Hindernis.

Praktisch kostendeckend

Der Frust bei den Freiwilligen der Società Esercizio Ferroviario Turistico sitzt entsprechend tief. Denn bisher ist es gelungen, die Bahn kostendeckend mit einem Jahresbudget von gut 50'000 Franken zu führen, das heisst Fahrdienst, Betriebsführung, Fahrzeugunterhalt, Verwaltung und Buchhaltung. Das Budget wird zur Hauptsache aus den Einnahmen des Billettverkaufs

bestritten. Mit einem Durchschnitt von 3500 Besuchern pro Saison leistet das Bähnchen im Übrigen einen schönen Beitrag zum Tourismus im Tal. Viele Besucher fahren morgens talaufwärts, kehren in einem Grotto ein, und am Nachmittag geht's zurück.

Nun muss die Ferrovia Mesolcinese ihre Zukunft planen – mit viel historischem Rollmaterial, aber ohne Gleiskörper. „Es werden mehrere Varianten diskutiert“, sagt Ferrari. Am wahrscheinlichsten ist wohl, dass das Depot von Grono in ein Museum umgewandelt wird. Doch eines steht fest: Die Faszination einer fahrenden Museumsbahn wird ein solches Depot nicht erreichen können.



Bruno Ferrari kontrolliert die Tickets.



Robin Chanda zeigt den restaurierten Gepäckwagen.



Bahnhof der FM in Castione mit Shop.



„Es darf auch langsamer sein!“

Bilder: GL



BFD 3 (Brig-Furka-Disentis) de passage à Cornaux avec vue sur le Lac Léman – BFD 3 bei Cornaux mit Blick auf den Genfersee.

Bild: BC

Blonay-Chamby: Premier Chemin de fer-musée en Suisse

La ligne à voie métrique reliant Blonay à Chamby a été construite dans les années 1902-1903. Elle est spectaculaire en offrant, sur une distance de 2.95 km, une vue magnifique sur le Léman et comportant un viaduc et un tunnel.

Jean-François Andrist Lors de la fermeture de la ligne Blonay-Chamby (BC) au changement d'horaire d'été 1966 – ceci en raison d'un trafic voyageur très marginal – un comité se met en place pour éviter que la voie soit démontée et pour essayer d'acquérir du matériel roulant ancien ainsi que toutes les autorisations nécessaires à l'exploitation d'un chemin de fer. Ces négociations avec les autorités furent couronnées du succès et, après constitution d'une société coopérative (pour des raisons fiscales et éviter la mainmise éventuelle d'un actionnaire majoritaire sur un projet résultant d'un effort commun de tous les actifs) l'exploitation saisonnière a pu reprendre dès juillet 1968.

Le malheur des uns – le bonheur des autres

Entre 1955 et 1973, première crise de l'énergie, on traverse une période très dangereuse pour les nombreuses lignes à voie métrique de

Suisse. Leur existence est remise en question et les suppressions sont nombreuses. Mais on met aussi des fonds dans la modernisation des lignes maintenues. Ces deux développements provoquent la mise hors service de beaucoup de matériel roulant ancien, datant souvent de l'ouverture de ces lignes. Le Blonay-Chamby va ainsi pouvoir récupérer un parc roulant qui, quarante ans plus tard, fait la véritable valeur de la collection existante au dépôt-musée de Chaulin sur Montreux, notamment en traction électrique. Mais pour attirer des visiteurs non-amateurs, il fallait absolument aussi offrir des trains remorqués en traction à vapeur et c'est ainsi que les membres vont parcourir toute la Suisse et l'Europe pour trouver des locomotives adaptées au service sur cette ligne.

Vapeur et électricité – bien mélangées

44 ans plus tard, le Blonay-Chamby est resté fidèle aux principes établis en 1968: le train

circule les week-ends de mai à octobre, avec un mélange de trains à vapeur et de convois électriques anciens. Le service est toujours exclusivement basé sur le bénévolat, aussi bien pour l'exploitation, que la maintenance technique, que le marketing et la gestion financière.

Finances

Le financement est assuré par les revenus du transport (billet), les revenus de la boutique souvenir et du restaurant, qui représentent env. 62 % des revenus totaux. Le solde étant composé de cotisations, recherche de fonds et dons, ainsi qu'un soutien des communes du district, très bienvenu même s'il ne représente que 12 % de ces revenus.

Les dépenses font l'objet d'un budget annuel, qui est ans l'ensemble bien respecté, même si les surprises ne sont pas exclues, notamment lors des révisions sur du matériel

>>>

Die Museumsbahn Blonay – Chamby

Die meterspurige Linie wurde 1902/1903 erbaut. Die erste Museumsbahn der Schweiz bietet auf ihren knapp drei Kilometern Länge eine wunderbare Sicht auf den Genfersee.

Jean-François Andrist Im Sommer 1966 wurde der fahrplanmässige Verkehr eingestellt, da es zu wenige Reisende gab. Bereits zu diesem Zeitpunkt schlossen sich Interessierte zu einem Komitee zusammen. Sie wollten einerseits den Abbau der Geleise verhindern, andererseits altes Rollmaterial erwerben und sich um eine Konzession für den Betrieb bemühen. Die Verhandlungen mit den Behörden waren rasch erfolgreich, eine Genossenschaft wurde gegründet, und der Saisonbetrieb konnte bereits im Juli 1968 aufgenommen werden.

Das Unglück der einen ist das Glück der andern

Die Jahre 1955 bis 1973 sind eine gefährliche Zeit für die meterspurigen Linien der Schweiz. Ihre Berechtigung wird vielerorts in Frage gestellt, die Schliessungen sind häufig. Andererseits wird bei vielen Bahnen modernisiert. Diese beiden Entwicklungen bedeuten, dass viel altes Rollmaterial, häufig aus den Gründerzeiten der Bahnen, ausrangiert wird. So kommt Blonay–Chamby auf relativ einfache Art zu einem Wagenpark und elektrischen Lokomotiven von grossem Wert.

Dieses im Museum von Chaulin sur Montreux auszustellen, genügt aber nicht. Um Laienbesucher anzuziehen, müssen Fahrten mit Dampflokomotiven angeboten werden. Die Mitglieder machen sich also in der Schweiz und ganz Europa auf die Suche nach passenden Lokomotiven.

Dampf und Elektrizität, gut gemischt

44 Jahre später ist Blonay-Chamby immer noch ihren Prinzipien aus dem Jahre 1968 treu geblieben: Die Züge verkehren an den Wochenenden von Mai bis Oktober, in einer Mischung von Dampfzügen und solchen mit alten elektrischen Triebfahrzeugen. Und der ganze Betrieb läuft weiterhin ausschliesslich als Freiwilligenarbeit.

Finanzen

Billetverkauf sowie Ertrag aus dem Souvenirladen und dem Restaurant machen ungefähr 62 Prozent der Einnahmen aus. Daneben fliesen Mitgliederbeiträge und Spenden.

Ungefähr 12 Prozent sind Beiträge von Gemeinden des Bezirks. Für die Ausgaben wird ein Budget erstellt, welches meistens eingehalten werden kann. Überraschungen gibt es immer wieder, wenn altes Rollmaterial revidiert wird: Viele Wagen haben seit den Fünfziger- oder Sechzigerjahren keine Werkstatt mehr von innen gesehen.

1990 konnten wir das Gelände für das aktuelle Museum samt Depot dank der grosszügigen Haltung des damaligen Besitzers günstig erwerben. Bis heute ist die Hypothek von 12 500 Franken die einzige Schuld in der Bilanz der BC.

Zusätzliche Events

Der Bahnhof von Chamby und seine Umgebung bieten, ausser der wunderbaren Aussicht, keine Attraktion. Das heisst, wir müssen den Besuchern während dem mehrstündigen Aufenthalt mehr bieten. Dazu ist einmal unser Restaurant da, wo man sich nach dem Besuch von Museum und Werkstätte erfrischen kann.

Dann mussten wir anfangen, Events zu organisieren, um vor allem die Eisenbahnamateure anzuziehen. Jedes Jahr über Pfingsten haben wir ein dreitägiges Festival, mit dem wir vor allem – mit dem Schwergewicht auf der Dampftraktion – ein Familienpublikum ansprechen wollen. Im September finden die „Kulturerbe“-Wochenenden statt. Diese sind eher ausgerichtet auf die Bedürfnisse der Eisenbahnamateure.

Diese Veranstaltungen sind sehr wichtig für unsere Einnahmen, aber sie sind auch extrem wetterabhängig. An einem bilderbuchmässig schönen Pfingstsonntag kommen wir mit 700 bis 800 verkauften Tageskarten an die Kapazitätsgrenze. Regnet es aber, so brechen die Zahlen bis zu 50 Prozent ein.

BC als Ehrengast

Müsste noch ein Beweis erbracht werden für die ausserordentliche Qualität der Sammlung der BC, es wären die vielen Anfragen von anderen Gesellschaften, ob wir ihnen für ihre Jubiläen historisches Rollmaterial ausleihen können. Im laufenden Jahr werden wir beim Hundertjährigen der Linie Zweisimmen – Lenk

dabei sein, beim 150-Jährigen der Verkehrsbetriebe Genf tpg oder den hundert Jahren der Linie Bulle – Broc. Eine unserer Dampfmaschinen fährt sogar für sechs Wochen nach Deutschland, zum 125-Jährigen der Harzbahn.

Rekrutierungsprobleme

Viele Museumsbahnen sind zwischen 1965 und 1985 gestartet, zu einer Zeit, als die Eisenbahn im Alltagsleben noch präsenter war. Einer Eisenbahn auch, die sich stark von der heutigen unterscheidet, automatisiert und vielleicht ein wenig entmenschlicht. Das heisst, wir sind zu wenig attraktiv für die heutigen jungen Erwachsenen. Mit diesem Rekrutierungsproblem stehen wir nicht alleine da, das passiert den meisten Gesellschaften wie der unsern. Aktuell haben wir einen erfreulich hohen Bestand an jungen Pensionierten, die sehr disponibel und einsatzfreudig sind. Trotzdem sind wir froh, dass wir junge Leute bereits ab 14 Jahren in unsere Tätigkeiten einführen dürfen. Für so genannte sicherheitsrelevante Tätigkeiten ist die Altersgrenze 18 oder 20 Jahre.

Für unsere Bahn ist aber vor allem die starre Altersgrenze von siebzig Jahren für sicherheitsrelevante Tätigkeiten sehr störend. Das heisst konkret, dass ein Zugführer oder Bahnhofsvorstand an seinem siebzigsten Geburtstag aufhören muss, obschon er bei guter Gesundheit ist und seine Funktion noch lange ausüben könnte. Bundesbern ist da aber schwerhörig.

Wie alle Museumsbahnen sind auch wir ständig auf der Suche nach neuen Mitgliedern, sowohl für den Betrieb wie den Unterhalt. Im Depot arbeiten wir dienstags und samstags von 9 bis 16 oder 17 Uhr.

Weitere Informationen, auch zu unserem kompletten Angebot, finden Sie auf unserer Website www.blonay-chamby.ch.

Der Autor ist Präsident der Museumsbahn BC (Übersetzung Andreas Theiler)



MOB 2002 et voiture salon-bar Pullman sur le Viaduc – Gepäcktriebwagen 2002 und Salonwagen auf dem Viadukt.

Bild: BC

>>> qui, en général n'a pas vu de très près un atelier de révision depuis les années 1950/1960.

Nous sommes très heureux d'avoir pu acquérir en 1990, le terrain sur lequel se trouve notre dépôt-musée, grâce aussi à la bienveillance de l'ancien propriétaire et – à ce jour – le solde d'hypothèque de CHF 12'500.00 représente la seule dette inscrite aux comptes du BC.

Une attraction auto-suffisante

Le BC est une attraction qui doit se suffire à elle-même car l'environnement du terminus de la ligne, l'intéressante gare de Chamby, s'il offre une magnifique vue sur le lac, n'a pas d'attraction en soi. Donc nous devons occuper nos visiteurs pendant les x heures que dure leur visite sur notre ligne et dans nos trains, d'où la nécessité de disposer d'une buvette-restaurant, coin agréable pour s'asseoir après la visite de notre dépôt-atelier. De même nous devons créer des «Events» (événements en bon français non marketing) pour faire revenir le public et particulièrement le public des amateurs. Nous avons chaque année un festival de trois jours lors du weekend de la Pentecôte où nous visons principalement le public familial avec l'accent mis sur la traction à vapeur. En septembre, lors du weekend du patrimoine et du weekend suivant, nous proposons chaque année un programme plus tourné vers les amateurs de chemin de fer. Ces events deviennent très importants pour nos revenus, avec le risque que cela comporte du côté de la météo, car si

le temps est très pluvieux, les revenus seront à 40/50% d'un beau weekend. Mais s'il fait beau le dimanche de Pentecôte, on est à limite de capacité avec env. 700 à 800 cartes journalières vendues.

Hôte d'honneur aux jubilés

S'il y avait besoin d'une preuve de la qualité exceptionnelle de la collection du BC, on la trouverait dans la demande de plus en plus fréquente de mise à disposition de matériel historique pour des commémorations, des anniversaires dans des compagnies extérieures au BC. Ainsi en 2012, du matériel du BC participera au centenaire de la ligne Zweisimmen – La Lenk, aux 150^{ème} anniversaire des transports publics à Genève, aux 100 ans de la ligne Bulle-Broc et une de nos machines à vapeur ira même passer 6 semaines en Allemagne sur la ligne du Harz (HSB, 125 ans du Selketalbahn).

Problèmes administratifs et recrutement du personnel...

Beaucoup de société de préservation ferroviaire ont démarré entre 1965 et 1985, période où le chemin de fer avait encore une grande présence dans la vie de tous les jours, un chemin de fer très différent de celui de 2012, automatisé et souvent un peu déshumanisé. Il y donc un problème d'attrait de ce chemin de fer pour la jeunesse actuelle. Nombreuses sont donc les sociétés comme le BC qui ont un problème de recrutement et de renouvellement. Même si l'existence d'un bon socle de jeunes retraités

très disponibles explique en partie le dynamisme actuel de la société, nous sommes cependant aussi très contents d'accueillir et de pouvoir former de jeunes membres, 14 ans étant l'âge minimum et 18/20 ans celui de l'accession à des fonctions dites de sécurité. Très gênant pour le BC est la limite d'âge (70 ans révolus) pour ces fonctions, ce qui veut dire que, par exemple, un chef de gare ou un chef de train ayant responsabilité d'exploitation, ne peut plus fonctionner comme tel dès le jour de ses 70 ans. En 2012, il y a des gens de 70 ans et plus qui sont encore en pleine forme et pourraient très bien assumer ces fonctions, mais «Bundesbern» ne veut rien entendre!

Comme toutes les sociétés de ce genre nous sommes en permanence à la recherche de nouveaux membres pour accompagner notre exploitation en saison ainsi que les travaux de rénovations et de gestion de la société. On travaille chaque mardi et samedi entre 09.00 et 16/17.00 dans les locaux (pas chauffé en hiver!) de notre dépôt.

Soyez les bienvenus!

Toutes les informations pratiques se retrouvent sur notre site: www.blonay-chamby.ch, qui donne aussi le détail de nos «Events» où le spectacle offert par le carrousel continu de matériel historique en circulation impressionne immanquablement nos visiteurs.

L'auteur est président du Chemin de fer musée Blonay-Chamby



Schnaaggi-Schaaggi und Hansli in Doppel-Traktion (September 2011).

Bild: ZMB

Faszinierende Nostalgie-Erlebnisse

Die Zürcher Museums-Bahn ZMB engagiert sich für den Erhalt der wertvollen, historisch originalen Schienenfahrzeuge der Sihltalbahn und macht sie für die Bevölkerung erlebbar.

Walter Huber Ob öffentliche Dampffahrten, Gesellschafts-Fahrten auf Nostalgie-Elektrozügen oder dem himmlischen Partywagen: Die Zürcher Museums-Bahn ZMB bietet für jeden Geschmack etwas und erfreut sich grosser Beliebtheit.

Die beiden Dampflokomotiven wurden von der Sihltalbahn 1893 (Hansli) resp. 1899 (Schnaaggi-Schaaggi) gekauft und waren bis 1926 resp. 1962 für Personen- und Güterzüge regelmässig im Sihltal im Einsatz. Beide Loks wurden von der ZMB restauriert und der Nachwelt erhalten. Jeden letzten Sonntag im Monat (von April bis Oktober) werden zwei öffentliche Fahrten von Sihlwald nach Zürich-Wiedikon und zurück durchgeführt. Die Billette können an allen Billettautomaten der SBB, des ZVV und an allen Bahnschaltern bezogen werden. Zusätzlich werden die Billette auch im Zug verkauft.

Andere Fahrausweise wie Halbtaxabo, Regenbogenkarte, etc. sind in den Zügen der ZMB nicht gültig. Die Fahrt vom Sihlwald Richtung Zürich kann auch bei einem feinen Mittagessen im „Spiiswägeli“ genossen werden.

Öffentliche Spezialfahrten

An Ostern begrüsst der Osterhase und im Dezember der Samichlaus vor allem die kleinen Gäste im Sihlwald. Am 24. Juni und 30. September 2012 finden jeweils die beliebten „Nostalgie-Rundfahrten“ statt: Die ZMB fährt mit dem historischen Raddampfer vom Bürkliplatz nach Horgen, mit dem nostalgischen Postauto mit einem Schwenker über's Säuliamt nach Sihlwald. Dort offeriert er einen Apéritif und fährt mit dem Dampfzug Schnaaggi-Schaaggi nach Zürich-Wiedikon. Im Spiiswägeli wird ein feines Menü serviert.

Private Gesellschaftsfahrten

Wollen Sie mit Ihrer Firma, Ihrer Familie oder Ihrem Freundeskreis einen ganz speziellen Event anbieten? Die ZMB organisiert für Sie einen Event nach Mass, mit Fahrten ihrer historischen Fahrzeuge. Verbunden mit kulinarischen Höhenflügen im schön renovierten Spiiswägeli. Während der Fahrt oder stationär im Sihlwald.

Elektro-Nostalgie

Im Zuge der vorgenommenen Elektrifizierung der Sihltalbahn beschaffte sie sich im 1924 erstmals fünf Elektro-Triebwagen FCe 2/4. Technisch und auch bezüglich Passagierkomfort – die Wagen hatten eine Toilette und ein Gepäckteil – waren sie damals eine Spitzenleistung. Von diesen fünf Triebwagen ist nur der heute im ZMB Besitz befindliche FCe 2/4 Nr. 84 erhalten geblieben und wurde in einer aufwän-

digen Renovation durch ZMB-Mitglieder in den Ursprungszustand zurückversetzt. Die Wiederinbetriebnahme dieses Schmuckstücks fand am 27. September 2009 statt. Mit diesem Elektro-Nostalgiezug fährt die ZMB Gesellschaftsfahrten mit Passagierwagen, Chuchi- und Spiiswägeli auch auf dem SBB-Netz.

Der himmlische Partywagen Tw92

Der Triebwagen 92 (Renovation Herbst 2010) gehört zur Familie der „Sihltalbahnhof-Fünflinge“ und ist ein wichtiger Zeitzeuge des aufstrebenden Vorort-Verkehrs im Umkreis der Stadt Zürich. Er hat ab 1968 viele Sihltalbewohner täglich in die Schule oder zur Arbeit gefahren. Damit das neue Fahrzeug im Rahmen der Aktivitäten der Zürcher Museums-Bahn erfolgreich eingesetzt werden kann, wurde es mit Respekt, historischer Sorgfalt und grösserem finanziellen Aufwand dem neuen Zweck angepasst. Mit dem Tw92 können Sie einzigartige Gesellschafts- und Privatfahrten auf dem Schienennetz der SBB, praktisch in der ganzen Schweiz, durchführen. Bieten Sie Ihren Geschäftspartnern, Freunden und Verwandten ein himmlisches Vergnügen, sei es bei einer Rundfahrt oder bei einem Hin- und Rücktransport an einen bestimmten Ort.

Himmlisches Vergnügen

Sie können im Triebwagen 92 der ZMB Astronomie erleben: In beiden Fahrräumen entstand in einer Zusammenarbeit mit dem Planetarium Zürich ein einmaliger Sternenhimmel. In der Mitte des Passagierraums liegt der Himmelsäquator. Der abgebildete Sternenhimmel entspricht der Sicht eines Betrachters auf dem Erdäquator, senkrecht nach oben (und dann einmal um den Äquator). Die Sterne sind im Verhältnis zur Lichtstärke mit LED-Lämpchen naturecht nachgebildet. Ein tolles und beeindruckendes Erlebnis für Alt und Jung.

Kulinarische Höhenflüge

Im „Spiiswägeli“ der ZMB können die frisch zubereiteten kulinarischen Köstlichkeiten aus dem mitfahrenden, topausgerüsteten „Chuchiwage“ genossen werden. Im umgebauten Original-Sihltal-Bahnpostwagen Fz 54 aus dem Jahre 1898 ist eine topmoderne Küche eingebaut, die es unseren Catering-Teams erlaubt, qualitativ hochstehende Gerichte frisch zuzubereiten. Aus der reichhaltigen Menükarte kön-



Der Triebwagen 92 wurde mit Respekt, historischer Sorgfalt und grösserem finanziellen Aufwand dem neuen Zweck – himmlische Fahrten anzubieten – angepasst.



„Hansli“ war die Dampflokom Nr. 2, die von der Sihltalbahn 1893 beschafft wurde.

nen Köstlichkeiten ausgesucht werden, die zum Anlass passen. Bei öffentlichen Fahrten werden saisonale Menus angeboten. Das gemütliche „Spiiswägeli“ aus dem Jahr 1892 wurde 1999 restauriert und bietet an gemütlichen Zweier- und Vierer-Tischen Platz für 32 Personen.

Der Autor ist Vizepräsident der ZMB Zürcher Museums-Bahn



Blick in den abgedunkelten Passagierraum des Tw92; der südliche Fixsternhimmel wurde mit 1447 Sternen in 6 Grössenklassen nachgebildet.



Das liebevoll dekorierte „Spiiswägeli“ wartet auf seine Gäste. Bilder: ZMB

ZMB – ein Verein mit Tradition

Der Verein Zürcher Museums-Bahn wurde am 2. März 1996 von Eisenbahnfreunden gegründet, um den Erhalt und den Betrieb der historischen Schienenfahrzeuge der Sihltalbahn zu gewährleisten. Die aufwändigen Renovations- und Unterhaltsaufgaben wie auch der Betrieb der historisch bedeutungsvollen Fahrzeuge werden fast ausschliesslich von ehrenamtlich tätigen Mitgliedern des Vereines erledigt. Immer wieder heisst der ZMB neue Mitglieder in allen Sparten herzlich willkommen.

ZMB Zürcher Museums-Bahn

Rämistrasse 7 / Postfach 510
8001 Zürich / 8024 Zürich
Tel. 0848 962 962, Fax +41 (0)44 396 88 38
E-Mail info@museumsbahn.ch
www.museumsbahn.ch

Der legendäre TEE lebt auf

SBB Historic hat den historischen Elektrotriebzug überholen lassen. Für viele Bahnliebhaber ist der TEE der Traumzug schlechthin.

PD Der elegante Trans-Europ-Express – kurz TEE – stand ab den frühen 1960er Jahren im internationalen Einsatz und verkörperte Reiselust und Luxus wie kaum je ein anderes Verkehrsmittel. SBB Historic hat den Elektrotriebzug für 1,5 Millionen Franken überholen lassen. Jetzt steht der TEE wieder für Charter- und Erlebnisfahrten zur Verfügung.

Wegen technischer Probleme hatte der TEE im März 2010 aus dem Verkehr genommen werden müssen – fast fünfzig Jahre nach der Inbetriebnahme des ersten Elektrotriebzugs der entsprechenden Baureihe SBB RAe TEE II. Die elektrische Traktionsausrüstung des Maschinenwagens musste grundlegend überholt werden. Gleichzeitig wurden alle zwölf Drehgestelle der Zugkomposition mit Ultraschall auf ihren Zustand überprüft und revidiert.

Die Zeit der technischen Arbeiten wurde aber auch genutzt, um das stilvolle Interieur des legendären TEE aufzufrischen. Nach Abschluss der Arbeiten im Umfang von insgesamt 1,5 Millionen Franken – sie wurden im Auftrag von SBB Historic durch die Schweizerische Südostbahn AG und die Stadler Rail AG ausgeführt – vereint der Luxuszug heute die klassische Technik aus den sechziger Jahren mit neuester elektronischer Technologie und verbindet Nostalgie mit nachhaltiger Zuverlässigkeit im Betrieb.

TEE setzte europaweit neue Massstäbe

Die ab 1961 im internationalen Personenverkehr eingesetzten TEE-Züge setzten Massstäbe bezüglich Technik und Komfort. Sie waren für vier Stromsysteme ausgelegt, was sie universell in Europa einsetzbar machte. So war es möglich, im internationalen Verkehr ohne grössere Umstände und ohne jeweiligem Wechsel der Lokomotive Landesgrenzen zu passieren und entsprechend die Reisezeiten zu verkürzen.

Insgesamt verkehrten fünf TEE-Kompositionen der Baureihe SBB RAe TEE II auf dem europäischen Schienennetz. Die Züge standen während fast vierzig Jahren im fahrplanmässigen Einsatz – ab 1988 fuhren sie in veränderter Aufmachung als EuroCity –, bis sie 1999 aus dem fahrplanmässigen Verkehr gezogen wurden.



Trans-Europ-Express: Sinnbild für Reiselust und Luxus.

Bild: © Foto SBB Historic

SBB Historic übernahm darauf die am besten erhaltene Komposition – den RAe TEE II 1053 – und setzte den Zug im Freizeitverkehr ein.

Charter- und Erlebnisfahrten

Nach Abschluss der Revisionsarbeiten im Mai 2012 steht das Paradeexemplar aller historischen Schweizer Züge jetzt wieder bereit, um auf Charter- und Erlebnisfahrten die Fahrgäste mit Luxus zu verwöhnen: Die insgesamt 210 Sitzplätze der 1. Klasse – eine andere gibt es nicht in diesem Zug – sind äusserst grosszügig bemessen und bequem. Der Speisewagen ist bestens ausgerüstet für die anspruchsvolle Kundschaft, und auch die stilvolle Bar oder der mit einem Piano versehene Wagen vermögen höchsten Erwartungen zu genügen. Früher wie auch heute spricht der TEE Technikbegeisterte ebenso an wie Lebenskünstler, Reiselustige ebenso wie Nostalgiker, erlebnishungrige Junge ebenso wie bestandene ältere Semester, die in Erinnerung schwelgen. Gesellschaften, Firmen und Vereine können den TEE bei SBB Historic für eine Erlebnisfahrt mieten und sich das passende Reiseprogramm individuell zusammenstellen lassen.

Infos: www.sbbhistoric.ch

„zb Historic“ ist gegründet

Am Donnerstag, 26. April 2012 wurde der neue, unabhängige Verein „zb Historic“ gegründet. Er entstand aus der ehemaligen Brünig-Nostalgie-Bahn (BNB) und wird künftig mit der Zentralbahn und SBB Historic kooperieren. Er hat primär den Zweck, das historische Rollmaterial der Zentralbahn und ihrer Vorgängerbahnen Luzern-Stans-Engelberg-Bahn und SBB-Brünigbahn nachhaltig zu unterhalten und zu betreiben. Dabei sind mit dem bis zu 70-jährigen Rollmaterial mehrere Extrafahrten pro Jahr geplant.

Der Vereinspräsident Adriano Imfeld freut sich über die Gründung: „Dank dem neuen Verein können wir die Erhaltung dieses wertvollen historischen Rollmaterials sicherstellen.“ Die erste Publikumsfahrt ist im Sommer 2012 geplant. Der Verein wird über Freiwilligenarbeit, Spenden und Publikumsfahrten finanziert.

Weitere Infos auf www.zbhistoric.ch

Ein denkwürdiges Jubiläum

Die Jungfraubahn hat nichts von ihrer Faszination eingebüsst. Vor genau 100 Jahren wurde der Betrieb aufgenommen.

Jean-Pierre Baebi Die Jungfraubahn mit dem höchstgelegenen Bahnhof Europas zählt zu den faszinierendsten Zahnradbahnen der Welt. Sie öffnet den Besuchern einen Blick über die imposanten Eisriesen der Jungfrauregion mit Eiger, Mönch und Jungfrau. Vor allem für ausländische Touristen stellt die Fahrt mit der Bahn den Höhepunkt ihrer Europareise dar. Auch wenn auf den ersten Blick der Preis für eine solche Fahrt sehr hoch erscheint, sie bleibt auf jeden Fall ein unvergessliches Erlebnis. Zwischen 1860 und 1890 wurden verschiedene Pläne vorgelegt, darunter eine pneumatisch betriebene Bahn und Varianten von Zahnrad- und Standseilbahnen, jeweils ausgehend von einer Talstation im Lauterbrunnental.

1892 erhielt eine Eigerbahn die Konzession, die als Zahnradbahn auf der Kleinen Scheidegg beginnen und mit zwei im Tunnel verlaufenden Seilbahnsektionen bis zum Gipfel des Eigers führen sollte. Alle Pläne scheiterten aber an der Frage der Finanzierung. 1893 legte der Zürcher Industrielle Adolf Guyer-Zeller wiederum ein Jungfraubahnprojekt vor. Danach sollte eine Zahnradbahn auf der Kleinen Scheidegg an die Wengernalpbahn anschliessen und in einem langen Felstunnel durch die Massive von Eiger und Mönch, unter dem Jungfraujoch hindurch, bis unter den Gipfel der Jungfrau führen.

1894 erhielt Guyer-Zeller die Konzession, nachdem durch eine medizinische Expedition ins Hochgebirge bei Zermatt nachgewiesen worden war, dass der Betrieb einer Bahn in solchen Höhen den Fahrgästen keine gesundheitlichen Nachteile brachte. Nach dem Baubeginn 1896 wurde die Bahn stückweise in Betrieb



Kleine Scheidegg: Hier beginnt die spektakuläre Fahrt der Jungfraubahn durch die Eiger-Nordwand.

Bild: Jungfraubahn

genommen. Mit den Fahrgeldeinnahmen wurde der weitere Bau finanziert. 1898 verkehrte die Bahn bis Eigerletscher, 1899 wurden die Fahrten bis zum provisorischen Tunnelbahnhof Rotstock mit Aussichtsmöglichkeit ausgedehnt.

Jungfraujoch als Endstation

1903 wurde die Station Eigerwand, 1905 die Station Eismeer in Betrieb genommen. Hier wurde ein Tunnelrestaurant mit Aussichtsfenster auf den Gletscherkessel unter Schreckhorn und Lauteraarhorn eingerichtet. An der Station Eismeer blieb der Bahnbau erst einmal stecken, da neue Finanzmittel beschafft werden mussten. Ausserdem wurden die alten Pläne

Guyer-Zellers etwas abgeändert; die ursprünglich vorgesehen Station am Mönchsloch hätte ein Gegengefälle zum Jungfraujoch erfordert. Um dies zu vermeiden, wurde auf die Haltestelle verzichtet. Als 1911 die Gelder fast aufgebraucht waren, entschied die Bahngesellschaft, auf den Jungfraugipfel zu verzichten und stattdessen die Endstation dicht unter dem Jungfraujoch anzulegen.

Die italienischen Mineure, die in der Nacht auf den 21. Februar 1912 im Tunnel der Jungfraubahn arbeiteten, wollten die Baustelle nicht verlassen. Denn auf den Durchschlag auf dem Jungfraujoch war eine Sonderprämie ausgesetzt. Die Bauarbeiter liessen eine gewaltige

>>>

Anzeige

Komitee - Comité

Wisenberg — Bern — Aaretal — Rhonetal — Brig — Simplon

L ö t s c h b e r g

Das Lötschberg-Komitee widmet sich der politischen Unterstützung für den Ausbau der Nord-Südachse via Lötschberg, von Basel bis Domodossola inklusive Zufahrten, sowie für den Ausbau der Schieneninfrastrukturen in den Agglomerationen entlang der Achse. **Werden Sie Mitglied.** Einzelheiten unter www.loetschberg-komitee.ch.

Verein zur Entwicklung der Lötschberg-Achse
Association pour le développement de l'axe du Lötschberg

Kramgasse 2 | Postfach 5464 | CH-3001 Bern | T+41 (0)31 388 60 30 | info@loetschberg-komitee.ch | www.loetschberg-komitee.ch

>>> Ladung Dynamit hochgehen und sprengten sich ins Freie. Um 5.35 Uhr wiederholte der Ruf „durch!“ an den Tunnelwänden, worauf die Arbeiter sich in die Arme fielen.

Nach einer Bauzeit von 16 Jahren wurde die Station Jungfraujoch schliesslich am 1. August 1912 in Betrieb genommen. Rund 16 Millionen Franken hatte der Bau der Jungfraubahn gekostet, die ihre Passagiere von der Kleinen Scheidegg durch die Berge Eiger und Mönch zur höchsten Bahnstation Europas befördert. Das ursprüngliche Budget wurde um das Doppelte überschritten. Während der Bauzeit brachen sechs Streiks aus. 30 Arbeiter kamen ums Leben, die meisten von ihnen bei Dynamitexplosionen.

Umsteigen in Eismeer

Immerhin ist Jungfraujoch (3454 m) bis heute der höchste Bahnhof Europas. Die von Anfang an elektrisch betriebene Jungfraubahn war jahrzehntelang eine gemischte Zahnrad- und Adhäsionsbahn. Bis Eismeer verkehrten Zahnradzüge. In Eismeer mussten alle Fahrgäste umsteigen; ab hier herrschte Reibungsbetrieb in dem dort flach geneigten Tunnelabschnitt, während auf den letzten 500 m vor Jungfraujoch wieder das Zahnrad mithelfen musste. Für die Strecke Eismeer-Jungfraujoch standen eigene Lokomotiven mit Zahnrad- und Adhäsionsantrieb zur Verfügung. Diese komplizierte Betriebsabwicklung wurde erst 1951 aufgegeben, als auch in der flachen Tunnelstrecke eine Zahnstange eingebaut wurde und die Bahn so zur reinen Zahnradbahn wurde.

Der Umbau verbilligte vor allem die Beschaffung neuen Rollmaterials. Ab 1955 wurden nur noch Triebwagen mit Zahnradantrieb eingesetzt. Das Drehstromsystem wurde 1960 von 500 V 40 Hz auf 650 V 50 Hz geändert, damit

die Energieversorgung an das landesweite 50 Hz-Netz angeschlossen werden konnte; 1964 wurde die Spannung endgültig auf 1125 V angehoben.

Meterspur für Stabilität

Obwohl die Bahn im Anschluss an die schon bestehende Wengernalpbahn (mit 80cm-Spurweite) gebaut wurde, wählten die Ingenieure die Meterspur, von der sie sich eine höhere Standfestigkeit der Wagen und grössere Leistungsfähigkeit versprachen. Ausserdem verwendet die Bahn eine andere Zahnstange (Strub statt Riggerbach) und das zur damaligen Zeit hochmoderne Drehstromsystem mit zweipoliger Fahrleitung. So sind praktisch alle wesentlichen technischen Kriterien unterschiedlich. Der Verkehr der Bahn wird heute von modernen Triebwagen und den zugehörigen Vorstellwagen abgewickelt.

Die neueste Generation stammt aus dem Jahre 1993. Nur an Schönewettertagen im Sommer kommen noch die alten Elektroloks mit ihren hölzernen Personenwagen zusätzlich zum Einsatz. Da die Fahrgeschwindigkeit beim Drehstromsystem von der Frequenz abhängig ist und ausser bei den neuen Triebwagen kaum geregelt werden kann, haben alle Triebfahrzeuge ein umschaltbares Getriebe. Auf den flachen Abschnitten von der Kleinen Scheidegg zum Fallboden und vom Eismeer zum Jungfraujoch fahren Triebwagen mit 24 km/h und Loks mit 19 km/h, auf der vollen Steigung von 25,0 Prozent jeweils nur halb so schnell. Im Winter verkehren auf dem offenen Teilstück (Scheidegg-Eigergletscher) zusätzliche Sportzüge für Skifahrer. Bei den einzelnen Zugfahrten können sich bis zu vier zweiteilige Züge auf Sicht folgen.

Internet: www.jungfrau.ch



Top of Europe: Der höchste Bahnhof Europas liegt 3454 Meter über Meer.

Bild: Jungfraubahn



Bahnmuseum Albula eröffnet

Bergün. Die Stiftung Bahnmuseum Albula gab im April 2011 den Start für die Realisierung des Museum bekannt. Nun ist das neue Bahnmuseum in Bergün Wirklichkeit geworden. Die Eröffnung fand am 2. und 3. Juni 2012 im Rahmen eines grossen Eröffnungsfestes statt.

Das denkmalgeschützte ehemalige Zeughaus wurde von den Architekten H.J. Ruch, St. Moritz, und Knapkiewicz & Fickert in Zürich umgebaut. Das Konzept und die Inszenierung entwickelte der renommierte Ausstellungsmacher Pius Tschumi (Kunstumsetzung GmbH) in Zusammenarbeit mit dem Kurator Juri Steiner.

Das Bahnmuseum Albula steht für die einmaligen kulturellen und historischen Werte der wohl spektakulärsten Alpenbahn Europas. Und das UNESCO-Welterbe, die Strecke Thuisis-Tirano der Rhätischen Bahn, wird mit der Museumseröffnung um eine Attraktion reicher.

Weitere Infos:
www.bahnmuseum-albula.ch

Im Osten etwas Neues

Mit den Schweizer Triebzügen KISS macht die neue Westbahn auf der Paradenstrecke zwischen Salzburg und Wien den ÖBB Konkurrenz. Pro Bahn Schweiz hat den neuen Privatanbieter getestet.

Edwin Dutler Seit dem 11. Dezember 2011 fährt die private Eisenbahngesellschaft Westbahn auf der ÖBB-Paradenstrecke Salzburg – Wien mit eigenen Zügen. Das finanzielle Rückgrat der Westbahn sind Bauunternehmer, Investitionsgesellschaften sowie die französische Staatsbahn SNCF. Für das fachliche Know How ist Stefan Wehinger als CEO zuständig, der früher Chef von ÖBB-Personenverkehr war. Und als Aufsichtsratspräsident figuriert Benedikt Weibel, bekannt als ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB. Im Gegensatz zu verschiedenen Transportunternehmungen in Europa ist bei der Westbahn immerhin ein gewisses Eisenbahnfachwissen vorhanden.

Als Rollmaterial wurden sieben doppelstöckige sechsteilige Triebzüge der Produktionslinie KISS mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h vom schweizerischen Hersteller Stadler gekauft. Die weißen Züge mit blauen und grünen Verzierungen wirken von aussen froh, frisch und irgendwie sympathisch. Der erste positive Eindruck bestätigt sich nach dem Einsteigen weiter. Die Passagierräume sind überschaubar und die zahlreichen Türen sorgen dafür, dass auch in einem Massentransportmittel ein gewisses Mass an „Intimität“ möglich ist. Die Ledersitze sind sehr gut und angenehm. Steckdosen an jedem Platz und kostenloses WLAN funktionieren und sind Pluspunkte, auf die man heute eigentlich nicht mehr verzichten möchte.

Überbeschäftigte Zugbegleiter

Reisende, welche Wert auf zusätzliche Annehmlichkeiten legen, sind im Westclub im Wagen 600 richtig. Der Zuschlag im Westclub beträgt unabhängig von der Reisedauer 7.50 Euro. Dafür erhält man ohne weitere Kosten Tageszeitungen und Zeitschriften, sowie ein Begrüssungsgetränk. Dazu Service am Platz für die weiteren bestellten Speisen und Getränke, welche vom Zugbegleiter in den Westclub Cafes, die über den ganzen Zug verteilt sind, geholt werden. Und der Sitzplatz neben dem Reisenden bleibt immer frei. Für ein ungestörtes Arbeiten im Zug eine ideale Ausgangslage, schade, dass ein sicher gewünschtes Ruheabteil fehlt. Die Fahrkarten für die Westbahn können entweder im Internet oder ohne Reservation di-

rekt im Zug beim Zugbegleiter gekauft werden. Deshalb hat man im Business-Konzept auch vorgesehen, dass sechs Zugbegleiter an Bord sind, welche die Fahrgäste empfangen und betreuen, für jeden Wagen also eine Person.

Bei meinen Fahrten war dies jedoch nie der Fall, hier haben die Verantwortlichen den Mund zu voll genommen. Die vorhandenen Zugbegleiter hatten alle Hände voll zu tun und waren pausenlos beschäftigt beziehungsweise überbeschäftigt. Dies war der einzige negative Punkt auf meinen Reisen.

Der Westbahn-KISS ist ein gelungenes Fahrzeug auch für eine Reisedecke von über einer Stunde. Ich finde es schade, dass die SBB in Zukunft S-Bahn-Züge auf verschiedenen längeren RE-Verbindungen einsetzt. Hier wäre der Westbahn-KISS eine gute und kundenfreundliche Alternative. Aber die „sparsamen“ Kantone und die SBB haben anders entschieden.

www.westbahn.at



Neue Westbahn: Gewisses Mass an Intimität.

Bild: Edwin Dutler

Privatisierung bringt Preischaos

ED Der Normalpreis der Westbahn entspricht etwa dem Normalpreis der ÖBB mit der Vorteils-card (vergleichbar mit dem Halbtaxabonnemnt in der Schweiz). Salzburg – Wien einfach kostet bei der Westbahn 23.80 Euro. Seit dem ersten Betriebstag haben sich die beiden Konkurrenten mit Billigangeboten und Aktionen im untersten Preissegment derart bekämpft, dass die Übersicht für den Normalkunden verloren gegangen ist. Bereits stehen Klagedrohungen gegen subventionierte Billigtickets im Raum. Ob der Preiskrieg den Reisenden überhaupt etwas bringt, kann heute noch nicht beantwortet werden. Wir werden die Sache interessiert weiter verfolgen.

Private Konkurrenz für die staatlichen Frecciarossa-Züge

Am 28. April 2012 hat der private Hochgeschwindigkeitszug „Italo“ in Italien seinen Betrieb aufgenommen. Die ersten Eindrücke sind positiv.

Walter Finkbohner In den verstellbaren Ledersesseln der Smart-Klasse („Ambiente“ genannt) des topmodernen Italo AGV aus dem Hause Alstom reist es sich sehr ruhig, bequem und schnell: Der erste private Hochgeschwindigkeitszug Europas ist ein Konkurrent für die Hochgeschwindigkeitszüge der staatlichen Trenitalia (Frecciarossa). Er braucht für die rund 230 km von Mailand nach Bologna nur 76 Minuten und das Ticket kostete am Donnerstagmorgen unserer Probefahrt umgerechnet nur 24 Franken. Das Billett kauften wir auf unserem PC über die Homepage des Italo von Zürich aus. In zirka drei Minuten erhielten wir den Code für den reservierten Platz; Bezahlung mit Kreditkarte. Beides gute Leistungen.

Kurz nach Mailand kommen wir mit Signora Franca ins Gespräch und fragen sie nach ihren Erfahrungen. Sie schätzt als Kundin insbesondere die freundlichen Mitarbeiter. Hat sie kein Billett oder keine Reservation, kann sie im Zug nachlösen (+15%), was bei kurzfristigen UmDispositionen schon einmal vorkommt.

Stahlkabel für Gepäck

Auf unserem Rundgang durch den Zug treffen wir Massimo aus Rom, welcher im Kinowagen gebucht hat. Der Wagen scheint ausgebucht. Vielleicht auch, weil zurzeit noch kein Zuschlag erhoben wird. Dann die erste Klasse: Nach un-



Der „Italo“ steht im Bahnhof Milano Garibaldi zur Abfahrt nach Roma Tiburtina bereit.

Bild: fibo

serem Gefühl ist die Prima bequemer als die 1. Klasse in den neuen TGVs. Die 2+1-Bestuhlung ist hier Standard. Die Fenster/Sesselaufteilung ist so geplant, dass niemand auf die Sicht in die Landschaft verzichten muss. Das Gepäck muss hingegen auf die Gepäckablage über den Sitzen verstaut werden oder - und das ist neu für Italien - kann an den Gepäckablagen mit einer Münze an eine Stahlkabel gedockt werden. Wir kennen dies von der Deutschen Bahn. Hier wer-

den die Getränke durch das Italo-Team an den Platz gebracht. Italo wollte radikal mit den Hygieneproblemen in der Gastronomie (nicht nur in der Bahn) brechen und entwickelte mit dem hervorragenden Slow-Food Unternehmen Eataly Essensboxen (Italobox) nach dem Vorbild der japanischen „Bento-Box“, welche zurzeit in 15 Varianten angeboten werden. Sie enthalten für einen Preis von 17 bis 22 Euro eine kleine Vorspeise, ein Mini-Hauptgericht und Trockenbrot. Wir haben ein regionales „Menu“ (il gustoso) probiert und als qualitativ gut befunden.

Nicht zu vergessen ist, dass es in der Prima auch einen Ruhewagen gibt und dass in allen „Ambienti“ der Wi-Fi-Empfang gratis ist. Mit anderen Worten: Der neuen Italo ist ein schöner Zug und seine Mitarbeiter gehören zurzeit zu den motiviertesten und kompetentesten Kundenbetreuern in den Empfangs-Lobbys für alle Fahrgäste in den Bahnhöfen („Casa Italo“) und auf den Zügen. Die Tarifpolitik ist einfach und über Internet gut lesbar, für den Moment allerdings nur in italienischer und englischer Sprache. Die Pünktlichkeit der fabrikkneuen Züge war im ersten Verkehrsmonat mit 81% (bis 5 Minuten Verspätung) gut. Bei grösseren Verspätungen lag die Schuld nur einmal bei Italo, der Rest ging auf das Netz oder Trenitalia.

Mehr Informationen auf: www.italotreno.it

Trenitalia schenkt Jubiläumskunden ein Auto

Gerhard Lob Trenitalia hat den neuen Wettbewerber mit seinen Zügen Italo offiziell begrüsst und auch Glück gewünscht. Es muss sich zeigen, wie ehrlich diese Glückwünsche gemeint sind. Schon im Vorfeld der Betriebsaufnahme von NTV hat Trenitalia auf die neue Konkurrenz reagiert und die Wagenklassen im Hochgeschwindigkeitszug Frecciarossa auf vier ausgeweitet (Executive, Business, Premium, Standard). Dabei geschah das Missgeschick, dass Trenitalia ausgerechnet mit einer dunkelhäutigen Familie Werbung für die unterste Klasse machte. Nach heftigen Protesten wegen angeblich rassistischer Reklame zog Trenitalia die Plakate zurück.

Bei einer Veranstaltung zum 45-jährigen Jubiläum von Kombioperateur Hupac am 11. Mai in Lugano gab sich der Chef von Trenitalia, Mauro Moretti, äusserst selbstsicher und lobte die eigenen Anstrengungen im HG-Bereich in höchsten Tönen. An einfallsreichen Ideen mangelt es Trenitalia nicht. Um die ersten 100 Millionen Passagiere auf den drei Paradezügen Frecciarossa, Frecciargento und Frecciabianca zu feiern, wird zwischen Mai und September dieses Jahres monatlich ein Preis vergeben. Man wird staunen: Nicht etwa Gratisfahrten oder ein Generalabonnement winken als Geschenk, sondern ein Auto. Ein knallroter Fiat Cinquecento. Teilnahmebedingungen unter: www.100milionidifreccie.it

Wenn das Ticket an der Grenze endet

Im internationalen Bahnverkehr ist der Erwerb von grenzüberschreitenden Fahrscheinen mühsam. Die EU-Verkehrskommission fordert nun europaweite Lösungen.

Edwin Dutler Das EU-Parlament in Brüssel ist ein reiselustiges Volk. Es tagt abwechselungsweise in Brüssel und Strasbourg. Die unzähligen EU-Kommissionssitzungen finden in allen Teilen von Europa statt, beliebt sind auch Konferenzorte, wo es warm ist und oft die Sonne scheint. Die Flugverbindungen ab und nach Brüssel sind denn auch hervorragend ausgebaut und lassen keine Wünsche offen. Neben allen Hauptstädten der EU-Mitglieder können zahlreiche Geschäfts- und Urlaubsdestinationen direkt angefliegen werden.

Die Kraft des Vulkans

Der isländische Vulkan Eyjafjallajökull führte im April 2010 zum längsten Luftverkehrsverbot im europäischen Luftraum. Das Flugverbot traf ganz Europa unvorbereitet, man musste die geplanten Reisen rasch umdisponieren. Die Sekretariate in den Büros des EU-Parlamentes mussten Überstunden leisten und Bahnreisen in ganz Europa buchen. Aber wie macht man das? Die Sekretariate kannten ausschliesslich die Web-Seiten der Fluggesellschaften. Zuerst musste man sich mit den Web-Seiten der Bahnen vertraut machen und mühselig die Fahrpläne zusammenstellen. Und konnte man bisher mit einem Klick die ganze Reise durch ganz Europa zusammenstellen, so stellte man fest, dass mit den Bahnen grenzüberschreitend fast nichts zu machen war. Die einfachsten Reisen waren noch von Paris nach Madrid oder Rom zu buchen, hier konnte man mit drei respektive vier Buchungen die Reise erledigen. Bei den neuen EU-Mitgliedern sowie nach Portugal und Griechenland war sowieso nichts zu machen. Hektik und Ratlosigkeit machten sich in den Büros der EU-Kommission breit.

Als der Spuk dann endlich vorüber war, verlangte das EU-Parlament vom EU-Verkehrskommissar Siim Kallas konkrete Massnahmen und Verbesserungen im Eisenbahnverkehr. Aber der arme Slim Kallas hat ja vom europäischen Eisenbahnverkehr keine Ahnung. Er kommt aus Estland, das nach der Erlangung der Unabhängigkeit das gesamte Bahnnetz an amerikanische Finanzgesellschaften verkauft hat. Und diese sorgten dann wie in Neuseeland dafür, dass durch Nichtinvestitionen das Netz nach einigen Jahren total am Boden war und durch den Staat wieder zurückgekauft werden musste. Heute funktioniert wieder ein Ansatz von Güterver-



Billette: Im Inland geht's leicht.

Bild: SBB

kehr, der Personenfernverkehr wird mit Bussen parallel zu den Bahnschienen zurückgelegt. Sollte die Schweiz je einmal der EU beitreten, so wird sicher ein Politiker aus dem Bündnerischen Unterengadin verantwortlicher Kommissar für die Hochseeschifffahrt der Ostsee.

Europaweite Buchungen

Konkret verlangt nun das EU-Parlament, dass bis im Jahre 2014 europaweite Buchungen und Fahrscheinausgaben möglich sein müssen. Wörtlich sagt Slim Kallas: „Wenn wir wirklich die Leute zum Umsteigen auf die Bahn bewegen und insbesondere den Schienenverkehr auf Mittelstrecken zum Luftverkehr konkurrenzfähig machen möchten, dann müssen wir den Bahnfahrern die nahtlose Buchung und Fahrscheinausgabe bieten, die Fluggäste gewohnt sind. Nach unseren Vorstellungen soll künftig die Buchung einer Bahnfahrt von Barcelona nach Bruxelles oder von Berlin nach Bratislava ebenso einfach sein wie die Buchung eines entsprechenden Fluges. Die Bereitstellung gemeinsamer Fahrplan- und Tarifinformationen für die Betreiber ist ein wichtiger erster Schritt, es ist jedoch lediglich der Beginn einer viel grösser angelegten Initiative zur Verwirklichung der europaweiten Buchung und Fahrscheinausgabe im Bahnverkehr“.

Wunderschöne Worte eines Politikers. Der EU ist scheinbar unbekannt, dass der Zusammenschluss der führenden Hochgeschwindigkeitsbahnen in Europa (Railteam) ein solches Projekt gestoppt hat, da selbst die beauftragten Spezialisten der SBB es mit vertretbarem Auf-

„Zügig durch Europa“ dank neuer Internetseite

GL Löbliche Initiative des Verkehrsclubs der Schweiz VCS: Auf seiner neuen Internetseite www.verkehrsclub.ch/europa werden unter dem Titel „Zügig durch Europa“ detaillierte Informationen über Zugverbindungen in 70 europäische Städte sowie ein CO2-Rechner geboten. Wie der VCS mitteilte, bietet der SBB-Ticketshop zwar die Möglichkeit, online und gebührenfrei Reservationen für ausländische Züge vorzunehmen, Billetts zu bestellen und zu Hause auszudrucken. Doch die Informationen über die jeweiligen Bahnreisen seien zumeist unzureichend.

Mit seiner neuen interaktiven Internetseite „Zügig durch Europa“ will der VCS hier eine Lücke schliessen. Durch einen Klick auf die gewünschte Destination können Bahnverbindungen, Reisezeit und die Anzahl der Umsteigevorgänge angezeigt werden. Ein Umweltrechner erlaubt es den Bahnreisenden, die CO2-Bilanz ihrer Fahrt zu bestimmen. Fünfzehn Reiseberichte dienen als Inspiration für den Aufenthalt in den Städten und für Besichtigungen von Sehenswürdigkeiten. Weiter bietet „Zügig durch Europa“ Informationen über das Radfahren in den Städten (z.B. Velomiete und Velotouren) sowie Links zu den Tourismusbüros.

Mehr Informationen auf:
www.verkehrsclub.ch/europa

wand nicht schafften, ein solches System zu bewerkstelligen. Deshalb schweigt sich die EU über die geplanten Kosten auch aus. Es wird sich aber sicher irgendwo einen Topf finden lassen, wo dieses Projekt finanziert wird, um dann nach einigen Jahren resigniert festzustellen, dass die Unterschiede der Tarifstrukturen der privatisierten und der Staatsbahnen so unterschiedlich sind, dass ein einheitliches System mit durchgehenden Tarifen und Fahrplänen einfach nicht mehr möglich ist. Und die Kundinnen und Kunden bleiben einmal mehr auf der Strecke.

Netzausbau boomt in Europa

In der Schweiz mag über mangelnden Infrastrukturausbau klagen. Doch im internationalen Vergleich stehen die Eidgenossen immer noch sehr gut da, wie eine Erhebung von „Allianz pro Schiene zeigt“.

Im Vergleich zu anderen grossen Industrieländern Europas investiert Deutschland zu wenig Geld in sein Schienennetz - das geht aus einer aktuell veröffentlichten Aufstellung von SCI Verkehr und Allianz pro Schiene hervor. So verzeichnet der Netzausbau in Europa zwar ein Hoch, Deutschland landet jedoch im Ranking mit den Nachbarländern abgeschlagen auf den hinteren Rängen. Die Auswertung zeigt die staatlichen Pro-Kopf-Investitionen der europäischen Länder in die Schieneninfrastruktur.

Spitzenreiter Schweiz

Spitzenreiter bei der Schienen-Investition ist die Schweiz, das Alpenland investierte im Jahr 2010 demnach 308 Euro pro Bürger in die Schieneninfrastruktur. Auf Rang 2 folgt Österreich mit 230 Euro pro Einwohner. Beide Alpenländer stecken ausserdem seit Jahren höhere Summen in ihre Schienennetze als in ihre Strasseninfrastruktur. Aber auch andere Europäer machen ihr Netz fit für die Zukunft: Schweden investierte 164 Euro pro Kopf, die Niederlande gaben 159 Euro aus. In Großbritannien (125), Spanien (114), Italien (99) und Frankreich (90) setzte die Politik ebenfalls bewusst auf die Ertüchtigung der Eisenbahnnetze. Dagegen droht Deutschland mit Bundesmitteln von 53 Euro pro Bürger in Europa den Anschluss zu verlieren. „Die Pro-Kopf-Zahlen sind ein Alarmsignal für einen besorgniserregenden deutschen Sonderweg“, so Dirk Flege von der Allianz pro Schiene.

Seit Jahren investiere der Bund in Deutschland um ein Vielfaches mehr Geld in die Strasse als in die Schiene, kritisiert Flege. Beispiel Netzausbau: Wie aus Zahlen der EU-Kommission hervorgeht, ist das Eisenbahnnetz der 27 EU-Staaten im Laufe der letzten zehn Jahre um 2,2 Prozent kürzer geworden. Im gleichen Zeitraum wuchs das europäische Autobahnnetz um 22 Prozent. Und auch hier rangiert Deutschland eher auf den hinteren Rängen: Mit einem Minus von 7,9 Prozent beim Netzausbau der Bundesschienenwege liegt Deutschland an drittletzter Stelle – nur Polen (minus 12,4 Prozent) und Lettland (minus 19,2 Prozent) schrumpften ihre Schieneninfrastruktur von 2000 bis 2009 noch stärker als Deutschland. Dagegen setzen viele Staaten in der Europäischen Union ganz bewusst auf ein Wachstum ihrer Eisenbahntrassen, zum Beispiel Spanien (plus 8,5 Prozent), Italien (plus 5,0 Prozent) oder Belgien (plus 3,1



Die Schweiz als Vorbild.

Bild: SBB

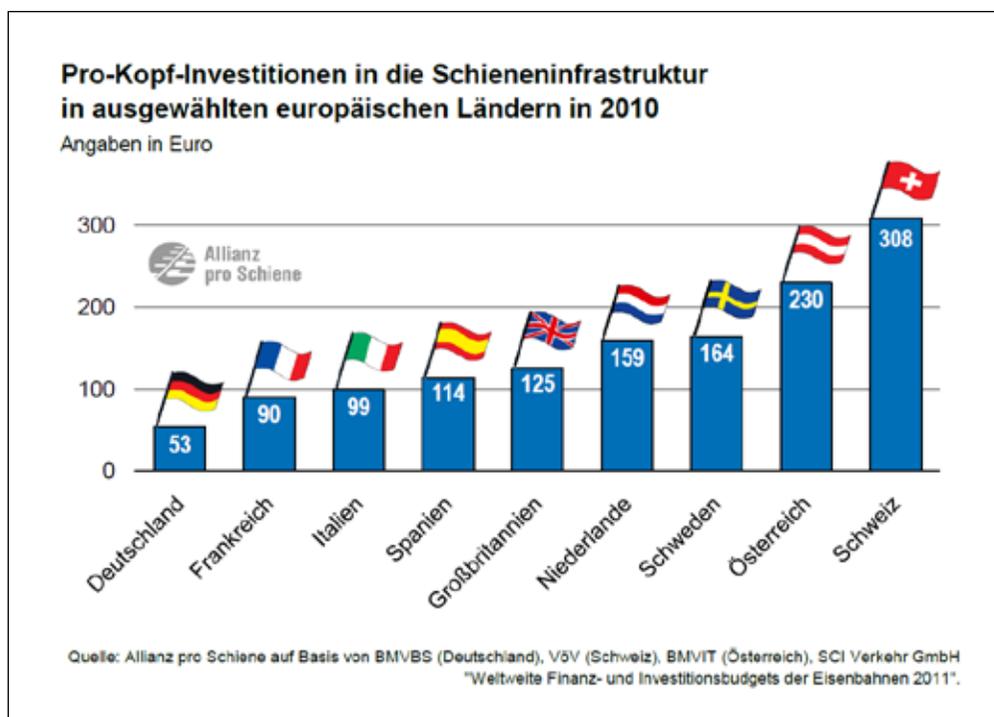
Prozent). Sogar Frankreich hat nach einem dramatischen Schrumpfkurs bis zur Jahrtausendwende jetzt wieder ein zartes Wachstum von 2,2 Prozent an die EU gemeldet.

Boom in Alpenländern

Mit Blick auf die aktuelle Aufstellung von SCI Verkehr und Allianz pro Schiene empfiehlt Flege der Bundesregierung, von der Schienen-Investitionspolitik der europäischen Nachbarn zu ler-

nen. „Die Transitländer Schweiz und Österreich bereiten sich ganz gezielt auf den Boom im Schienen-Güterverkehr vor, während Deutschland die Gelegenheit zu verpassen droht, in Zukunft einen Grossteil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu holen.“ Flege forderte eine schnelle Aufstockung der staatlichen Mittel für das deutsche Schienennetz. „Wir brauchen mindestens fünf Milliarden Euro im Jahr vom Bund, damit wir uns wenigstens den italienischen Verhältnissen annähern“. Und Lars Neumann von der Beratungsfirma SCI Verkehr ergänzt: „Global boomt der Eisenbahnausbau, während die Investitionsbereitschaft in Deutschland auch weltweit gesehen am unteren Ende der Skala rangiert. Ändern wir die Betrachtungsweise und nehmen nicht den Pro-Kopf-Invest ins Schienennetz, sondern schauen nach dem Verhältnis von Wirtschaftskraft und staatlichen Investitionen, dann sieht es für Deutschland sogar noch magerer aus“. Die europäischen Spitzenreiter könnten mit der Investitionskraft von Schwellenländern wie China und Russland jederzeit mithalten, während Deutschland weit abgehängt sei. „Gemessen an seiner Wirtschaftskraft verliert Deutschland den Anschluss innerhalb seiner Liga.“

Text und Grafik: „Allianz pro Schiene“ Berlin



Angebot besser als sein Ruf

Deutschland gilt als kompliziertes Bahnland. Der Nahverkehrswegweiser hilft, sich zurechtzufinden.

Jörg Bruchertseifer Aus deutscher Sicht ist die Schweiz mit ihrem sehr gut ausgebauten und abgestimmten Angebot im öffentlichen Verkehr ein beneidenswertes Beispiel.

Schaut man sich aber bei anderen europäischen Nachbarn um, wird man schnell feststellen, dass auch Deutschland in vielen Regionen ein gutes, manchmal auch ein sehr gutes Angebot bietet. Es lohnt sich genauer hinzuschauen, ob Bahn und Bus nicht eine Alternative für die Reise ist. Egal ob dienstlich oder privat, Tagestrip oder Jahresurlaub, Stadtflair oder Landluft. Das Angebot ist oft besser als sein Ruf, eine genaue Vorfelddreherche allerdings sehr empfohlen.

Dazu möchten wir Ihnen den Nahverkehrswegweiser (www.nahverkehr.info) vorstellen. Er bietet eine strukturierte

Von Aarau bis Zalaegerszeg -
flächendeckende Übersicht

www.nahverkehr.info



Übersicht über die Ausfuhrmöglichkeiten von Anbietern öffentlicher Verkehrsleistungen sowie zusätzlich zu Ausflugsverkehren (Seilbahnen, Schiffe, Museumsbahnen, etc.). Während eine Reise zu einem Ziel (Punkt-zu-Punkt Reise) mit den bekannten Fahrplanauskunftssystemen nahezu perfekt planbar ist (sofern alle Daten integriert und gepflegt sind), erfordert die Planung einer komplexeren Reise aufwendigere Vorbereitungen.

Was sollte man beachten?

Ist die Länge des Aufenthaltes am Ziel nicht exakt vorhersehbar, werden zur Einschätzung der Flexibilität des ÖV-Angebotes weitere Recherchen erforderlich, z.B. die Kenntnis über die Bedienungsfrequenz

aller Teile der Reisekette oder die letzte Rückfuhrmöglichkeit. Sind mehrere Ziele anzusteuern, ist zu klären, ob alle mit der erforderlichen Flexibilität von Bahn und Bus erreichbar sind. All diese Infos bieten die Unternehmen aus den Zielgebieten der Reise direkt, da sie oft Fahrplantabellen (Übersicht über das Taktschema), Linienpläne, Haltestellenlagepläne und Information über mögliche Abweichungen vom Langzeit(jahres)fahrplan anbieten.

Ist eine Mehrtagesreise in Vorbereitung, wird die Gepäcklogistik zu einem weiteren Punkt. Sie erfordert spezielle Berücksichtigung bei der Planung. Nicht zuletzt sind für die Ermittlung des optimalen Fahrscheins die Informationen über Tarifangebote in den Zielgebieten notwendig.

Der Autor ist neuer Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn in Deutschland.

Kontakt: jb@nahverkehr.info

Mobil am Ziel

www.nahverkehr.info



SBB-Empfehlungen für günstige Tickets

Lernen vom Flugverkehr: Frühzeitiges Buchen wird auch bei den Bahnen immer wichtiger.

Der internationale Bahnverkehr übernimmt immer mehr Preismodelle, die im Airline-Business (Yieldmanagement) schon heute gang und gäbe sind. Diese Tatsache bietet dem Kunden die Chance, für gewisse Strecken je nach der jeweiligen Verfügbarkeit sehr günstige Angebote zu buchen. Im Gegenzug muss in Kauf genommen werden, dass nicht jeder Kunde für die gleiche Reise gleich viel zahlt - wie das schon heute bei den Flugpreisen der Fall ist. Die SBB haben einige Empfehlungen abgegeben, um an günstige Tickets zu kommen:

1. Frühzeitig buchen! Denn die Buchungs-Systeme von SBB, SNCF und ÖBB greifen bei gewissen Angeboten auf die gleichen, günstigen, in der Menge jedoch kontingentierte Angebote zu.
2. Die Möglichkeiten des Ticketshop auf www.sbb.ch/ticketshop voll ausschöpfen
3. Wenn immer möglich, schon bei der Abfrage im Fahrplan nur Abgangs- und Endbahnhof eingeben. Das System setzt dann automatisch das Billett zum günstigsten Preis zusammen.

Zu beachten ist, dass wer bei der SBB kauft, sein Ticket auch bei der SBB umtauschen bzw. erstatten lassen kann. Wer bei einer Partnerbahn (SNCF, TI, ÖBB, DB) bucht, muss sich in solchen Fällen an die entsprechende Bahngesellschaft wenden.



AAR bus+bahn - Extrafahrten



Erleben Sie das Wynental- und Suhrental einmal anders...

Auch eine Kombination mit dem Besuch des Tabakmuseums in Menziken ist möglich.

**Weitere Information: www.aar.ch
Zusatzangebote/Publikumsfahrten**

„Die Bahn ist das Herz der BLS, die Schifffahrt ihre Seele“

Die BLS betreibt als zweitgrösstes Bahnunternehmen der Schweiz nicht nur Bahnverkehr, sondern auch Schifffahrt im Berner Oberland.

Edwin Dutler und Andreas Theiler Der Start der Sommersaison mit den Dampferfahrten der Dampfschiffe Lötschberg sowie Blümlisalp erfolgte dieses Jahr am Muttertag, 13. Mai. Andreas Theiler und Edwin Dutler hatten dabei die Gelegenheit, Andreas Willich, Leiter Personenverkehr, sowie Hans Meiner, Leiter Schifffahrt der BLS, zu begleiten und mit ihnen intensiv zu diskutieren. Der Titel dieses Textes ist übrigens ein Bonmot von Andreas Willich.

Dabei betonte Willich die Wichtigkeit des integrierten öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Die BLS ist bestrebt, weit mehr als nur die notwendigen Kapazitäten für den Pendlerverkehr bereitzuhalten. Sie will eine sympathische und zuverlässige Bahn im Dienste ihrer Fahrgäste sein. Bei der jüngsten Kundenumfrage erreichte die BLS eine klare Steigerung bei der Kundenzufriedenheit um 4,2 auf 75,1 Punkte.

In Zukunft gilt es, die höheren Zuwachsraten im Freizeitverkehr quantitativ und qualitativ zu bewältigen, insbesondere da der Freizeitverkehr höhere Erlöse pro Streckenkilometer generiert. Die Erlöse in der S-Bahn aus dem Freizeitverkehr steigen laufend. „Wir nützen auch die Synergien zwischen Pendler- und Freizeitverkehr, indem wir am Morgen zuerst die Pendler nach

Bern bringen und anschliessend mit dem gleichen Rollmaterial die Ausflügler in die schönen Regionen des Berner Landes“, erklärte Willich. Und er betonte speziell: „Bei der Bahn hat die BLS in der Vergangenheit nicht abgebaut, sondern das Angebot erweitert. Ein weiteres Ziel von uns sind die Anschlussoptimierungen in Thun, Solothurn und Brig, hier arbeiten wir mit Hochdruck an neuen Lösungen.“

Keine Abgeltung vom Kanton

Die S-Bahn Bern ist ein grosser Erfolg und transportiert von Jahr zu Jahr mehr Fahrgäste. Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, beschafft die BLS für eine halbe Milliarde Franken 28 neue Doppelstockzüge bei Stadler: „Mit diesen Zügen wollen wir mehr Sitzplätze anbieten und den Komfort und die Kundenzufriedenheit nochmals steigern.“

Bei der Schifffahrt ist die Situation etwas speziell. Im Kanton Bern besteht schweizweit die einmalige Situation, dass die Schifffahrt vom Kanton keine Abgeltung erhält. Und so wurden in der Vergangenheit die bekannten ausländischen Rezepte mit Angebotsabbau kopiert, mit dem nicht überraschenden Ergebnis, dass immer weniger Fahrgäste befördert wur-



den. Wenn man das Angebot reduziert, um zu sparen, so muss man sehr aufpassen, dass keine Abwärtsspirale beginnt.

Hans Meiner, Leiter BLS Schifffahrt, hält dazu fest: „Längere Schiffsaison, mehr Schiffschiffe und sichergestellte ÖV-Anschlüsse – das sind



Von Paris nach Interlaken direkt mit dem TGV Lyria

Eine TGV-Verbindung von Paris bis nach Interlaken: Das war ein lang gehegter Wunsch des Kantons Bern und von Interlaken Tourismus. Mit der Verlängerung der TGV-Linie Paris – Bern wird dieser nun in die Tat umgesetzt. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 verkehrt der TGV Lyria neu täglich von Paris bis nach Interlaken. An den Wochenenden gibt es zusätzlich zwei TGV-Verbindungen von Interlaken nach Paris.

Die Realisierung basiert auf einer Potentialanalyse von Interlaken Tourismus. Eine Gästenumfrage in den Interlakner

Ein Traum wird wahr: TGV fährt am Thunersee nach Interlaken.
Bildmontage: Robertus Laan, Jungfrau Tours



Wollen nach dem Rückgang bei den Passagierzahlen auf den Schiffen das Ruder umlegen: Andreas Willich, Leiter Personenverkehr der BLS (links), und Hans Meiner, Leiter Schifffahrt der BLS.

Bild: Edwin Dutler

die Eckpfeiler der seit dem 6. April 2012 dauernden Saison auf den Oberländer Seen. Wir wollen mit einem markant ausgebauten und optimierten Angebot eine Trendwende erwirken.“ Nachdem im Jahr 2011 mit 896 000 Passagieren so wenig Personen wie seit 1946 nicht

mehr die BLS-Schiffe nutzten und zu einem grossen Spartenverlust geführt haben, soll es nun wieder aufwärts gehen. Die Schifffilometer in der diesjährigen Saison steigen um 19 Prozent und erreichen wieder das Niveau des Jahres 2000. „Die Stärke der BLS ist ja genau

die Vernetzung und Verankerung in den Regionen mit starken Partnern und den Synergien zwischen Schiff und Bahn“, hält Meiner fest.

Wichtiges Golden-Pass-Angebot

Zum zukünftigen Angebot des Golden Pass erklärte Willich, dass Interlaken als Tourismusmagnet für die heutigen Touristen und für die Zukunftsmärkte sehr wichtig ist. Für viele asiatische Gäste ist der Flughafen Genève der Ziel-flughafen in Europa, und deshalb ist der Golden Pass mit Montreux – Gstaad – Interlaken goldrichtig. Das Projekt mit den Umspuranlagen ist auf Kurs und läuft planmässig. „Zurzeit erarbeiten wir das Angebotskonzept. Wir prüfen verschiedene Varianten, auch unter Einbezug der Regionalzüge. Es braucht aber den Willen aller Beteiligten, um ein wirklich gutes und kundenfreundliches Konzept auch mit Eckanschlüssen zu realisieren.“

Die Herausforderungen für die nächste Zukunft sind enorm, die Trassenpreise steigen, der Autoverlad am Lötschberg droht defizitär zu werden, das neue Rollmaterial kostet viel Geld. Andreas Willich ist aber überzeugt, dass das ÖV-System Schweiz die Probleme meistern wird. Für ihn steht dabei ganz klar der Kunde im Vordergrund. Deshalb kann er zum Beispiel mit der teilweise geäusserten Kritik an den GA-Kunden wenig anfangen und findet es kontraproduktiv, ausgerechnet die treuesten Kunden zu vergraulen.

Hostels zwischen Juni 2010 und Mai 2011 bestätigte, dass 8000 Hostelgäste pro Jahr von Paris nach Interlaken reisen. Übertragen auf alle Übernachtungsgäste entspricht dies einem Potential von mehreren Zehntausend Passagieren jährlich, welche die direkte TGV-Linie benutzen würden. „Viele Gäste aus den Fernmärkten kommen auf ihrer Europareise via Paris nach Interlaken. Mit der neuen Direktverbindung gewinnt die Route an Attraktivität. Zusätzlich können neue Märkte gewonnen werden“, hofft Interlakens Tourismusdirektor Stefan Otz.

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen

„Die ETR-470-Neigezüge gehören per sofort aus dem Verkehr gezogen“,

ärger sich Kurt Schreiber, der als Pro-Bahn-Präsident die Interessen der ÖV-Benutzer vertritt. So ist es in der „Handelszeitung“ vom 29. Juli 2011 zu lesen. Pro Bahn Schweiz ist stets präsent, wenn es um die Anliegen von Kundinnen und Kunden von Bahn, Bus und Tram geht.

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz oder werben Sie Mitglieder für uns – beide profitieren.

Wer mindestens drei neue Mitglieder wirbt, erhält als Geschenk eine Tageskarte 1. Klasse.

Anmeldung auf www.pro-bahn.ch



Landsgemeinde stimmt den ÖV-Vorlagen zu

Zufriedenheit im Kanton Glarus über den Ausbau im öffentlichen Verkehr. Aber nicht alle Mängel sind behoben.

Hans Schärer Die Glarner Landsgemeinde 2012 hat den beiden ÖV-Vorlagen mit grossem Mehr zugestimmt. Beschlossen wurde der Beitritt zum Tarifverbund Ostwind und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ab Sommer 2014 mit dem stündlichen Glarner Sprinter bis Linthal. Auch das Busangebot wird angepasst und teilweise erweitert. Nach drei vollen Betriebsjahren ist dem Kantonsparlament eine Erfolgskontrolle vorzulegen.

Das Konzept bringt einen annähernden Halbstundentakt auf der Achse Ziegelbrücke – Schwanden bis 20 Uhr. Der Glarner Sprinter verkehrt täglich bis Linthal. Der Regionalzug von Rapperswil wendet in Schwanden und verkehrt abends nach Betriebsschluss des Sprinters bis Linthal. In den Hauptverkehrszeiten verkehren wie bisher ergänzende Busse zum Halbstundentakt zwischen Schwanden – Linthal und

Schwanden – Elm. Diese Verbindungen werden neu auch an den Wochenenden angeboten. Das Busangebot wird im ganzen Kanton angepasst und leicht ausgebaut. Wohngebiete, welche bis anhin am späteren Abend mit dem ÖV nicht erschlossen waren, werden aber auch mit dem Konzept 2014 abends nicht bedient.

Alle Dörfer hinter Schwanden haben nur noch etwa 6 Mal im Tag, wenn Zusatzbusse zum Halbstundentakt verkehren, eine schlanke Verbindung in Ziegelbrücke nach Sargans/Buchs SG/Chur. Sonst ist in Ziegelbrücke eine halbe Stunde warten auf den IR angesagt. Zum Glück sind die halbstündlichen Anschlüsse an die S4 nach Uznach (Rapperswil, St. Gallen) gewährleistet. Die gesamte Reisezeit des Sprinters von Ziegelbrücke nach Linthal ist mit 45 Minuten für die rund 30 Kilometer zu lang, um im Wettbewerb zu den geplanten Schnellstrassen bestehen zu können.

Pro Bahn Sektion Ostschweiz hatte im Rahmen der Vernehmlassung und bei jeder Gelegenheit bei den kantonalen Stellen auf die Mängel aus Sicht der ÖV-Benutzer im Projekt hingewiesen und entsprechende Änderungsvorschläge eingereicht. Um die Vorlage nicht zu gefährden, haben wir uns in der Öffentlichkeit an der Landsgemeinde nicht geäussert. Aus einer Rückweisung oder Ablehnung der Vorlage durch die Stimmbürger/innen hätten die Glarner Politiker dann ableiten können, dass die Glarner gar keinen ÖV-Ausbau wollen. Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach, war unser Motto. So bleibt nichts anderes übrig, als im Rahmen der wiederkehrenden Fahrplanvernehmlassungen unsere Änderungswünsche abermals einzureichen und auf mehr Verständnis und Wohlwollen der ÖV-Planer und Politiker zu hoffen.

Unterwegs zu Hause

Das neue Reisezentrum im Bahnhof Bern ist Anfang Mai eröffnet worden. Die Öffnungszeiten sind der einzige Wermutstropfen.

Andreas Theiler Hell, geräumig, satte wie dezente angenehme Farben, miteinander harmonisierende Materialien – das neue Reisezentrum im Bahnhof Bern entspricht dem aktuellen Marketing-Slogan der SBB „Unterwegs zu Hause“. Und endlich sind die verschiedenen Verkaufs- und Servicestellen praktisch an einem Ort verbunden. Nur das eigentliche Reisebüro, in dem übrigens auch die Kollektivbillette bestellt werden können, hat einen separaten Eingang.

Im bedienten Reisezentrum werden Billette für Reisen im In- und Ausland wie für Events verkauft, Geld gewechselt – in neunzig Währungen, ohne Bestellung, wie Jeannine Pilloud, Leiterin SBB Personenverkehr, in ihrer Eröffnungsansprache stolz vermerkte. Komplett neu ist das System mit Nummern, die gemäss verschiedenen Themenblöcken zu ziehen sind. Eine Anzeigetafel orientiert konstant über die Wartezeit in Minuten.

30 Prozent aller Billette werden schweizweit immer noch im bedienten Verkauf abgesetzt.



Hell, freundlich, geräumig: Das neue Reisezentrum der SBB in Bern.

Bild: AT

Ein starkes Argument also für eine aufgemöbelte und den heutigen Ansprüchen entsprechende Verkaufsstelle im zweitgrössten SBB-Bahnhof. Einziger Wermutstropfen in diesem Superangebot sind für Pro Bahn Schweiz die Öffnungszeiten.

Das Reisezentrum ist von 6.15 Uhr bis 21.00 Uhr respektive sogar nur bis 20.00 Uhr abends

offen, der Infopoint noch kürzer. Glauben wir hier der Verantwortlichen der Verkaufsstelle, dass möglicherweise das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Denn die nicht so erfahrenen oder eher ängstlichen Reisenden schrecken wohl am ehesten vor einer Reise am Abend zurück – zumindest ein Ansprechpunkt gibt da ein Stück Sicherheit.

Wenn man in der Schweiz nicht in Franken bezahlen kann

Erlebnisse vom Railjet zwischen Zürich und Buchs SG.

Am 11. Mai bin ich zum ersten Mal mit dem Railjet gereist, von Zürich nach Buchs SG. Wir fuhren 1. Klasse. In bester österreichischer Tradition wird in der 1. Klasse am Platz serviert. Wir bestellten eine Kaffee, was in eine längere Diskussion mündete, da ja in Österreich Kaffee nicht einfach Kaffee ist, da gibt es ja Ab-, Unter- und Unarten. Die Kellnerin war Ungarin (nehme ich an, der Zug fuhr bis Budapest) und des Deutschen nicht so mächtig. Englisch war ihr geläufiger. Nun, wir bekamen unsere Kaffees, alles bestens. In Sargans machte ich mich ans Zahlen, aber oha: wir akzeptieren nur Euro (auf der Karte waren die Preise nur in Euro angegeben). Ich hatte keine Euro bei mir und protestierte. Ja, dann könne man mit einer Frankennote bezahlen, das Rückgeld sei aber in Euro. Wir sagten der Kellnerin, sie solle mal den Preis in Franken geben, dann würden wir schauen. Sie rechnete, kam auf einen relativ hohen CHF-Betrag im

Vergleich zu den Europreisen in der Karte, aber immer noch günstiger als in den SBB-Speisewagen. Wir bezahlten bar, genau auf den Rappen. Auch das Münz wurde akzeptiert.

Meines Wissens sind alle Unternehmen, welche in der Schweiz etwas verkaufen, rechtlich verpflichtet, die Preise schriftlich in Schweizerfranken anzuführen, Schweizerfranken zu akzeptieren und auch Rückgeld in Schweizerfranken zu geben, auch wenn das Unternehmen ausländisch ist. In einem Land muss man immer in der jeweiligen Landeswährung bezahlen können. Wenn also Railjet in der Schweiz was verkaufen will, muss Railjet, so lange der Zug in der Schweiz ist, auch Schweizerfranken akzeptieren, abgesehen davon, dass die Preise auf der Karte in Schweizerfranken angegeben sein müssen (Preisanschreibpflicht).

Heinrich Estermann, Basel

Sonja Hörner von der ÖBB-Pressestelle nimmt gegenüber dem InfoForum wie folgt Stellung:

Wir bedauern, dass anscheinend nicht alles optimal geklappt hat beim geschilderten Fall. An sich ist die Verpflichtung zur Annahme von CHF in der Schweiz (in Scheinen und Münzen) unsererseits vertraglich an den Caterer vorgeschrieben. Allerdings sind die Preise auf dieser Destination sehr wohl in Franken und auch in Forint angegeben. Es muss sich daher wohl um ein Missverständnis handeln, dass die Preise nicht in Franken angegeben sind. Wir haben bereits mit der Mitarbeiterin Kontakt aufgenommen, um diesen Vorfall zu besprechen. Ich möchte mich nochmal im Namen des Unternehmens entschuldigen, aber es handelt sich hierbei um einen Einzelfall und ist nicht die Regel bei uns. Anscheinend ist der Dame ein Fehler passiert.

Nicht nur mit der Schweiz hapert es

Zum InfoForum 4/2011 und 1/2012: Diskussion „Sorgenkind Italien“

In der Tat hat sich der internationale Verkehr zwischen der Schweiz und Italien in den letzten Jahren erheblich verschlechtert. Aber nicht nur zwischen der Schweiz und Italien. Die Anzahl der direkten Züge zwischen Frankreich und Italien sowohl via dem Mont Cenis als auch entlang der Riviera wurde stark reduziert. Besonders gravierend sind jedoch die Verhältnisse auf der Brennerlinie und auf der Relation Venedig-Udine-Tarvisio-Österreich.

Die Eurocity-Züge zwischen Deutschland – Österreich mit Verona und weiter werden in Italien nicht mehr von Trenitalia, sondern von TreNord – der Nachfolgesellschaft der Ferrovie Milano Nord – befördert. Vorübergehend wurde diesen Zügen sogar ein Halteverbot auf den südtiroler Bahnhofen wie Bozen, Trento und Rovereto auferlegt.

Auf der Achse Venedig-Udine-Österreich beschränkt sich der internationale Personenverkehr auf ein einziges Nachtzugspaar von Venedig nach Wien. Tagsüber wird der internationale Personenverkehr auf der Strasse abgewickelt. Dazu muss man sich vor Augen führen, dass zwischen Udine und Tarvisio vor einigen Jahren eine für Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h

trassierte, ca. 70 km lange, völlig neue doppelspurige Hochleistungsstrecke gebaut wurde.

Abgesehen vom erwähnten Nachtzugspaar und einem halben Dutzend Regionalzügen an Werktagen verkehren auf dieser Bahnstrecke nur noch eine Handvoll Güterzüge. Der neu erstellte, sehr grosszügige Bahnhof von Tarvisio wird praktisch nicht benutzt. Unvorstellbar, aber leider wahr!

Diese Gegebenheiten mögen die Kritik im Leserbrief von Marcel Wyss (InfoForum 1/2012) relativieren. Offensichtlich sind die Beziehungen zwischen Trenitalia und anderen Bahngesellschaften bedeutend angespannter als mit den SBB. Immerhin verkehren immer noch zahlreiche Züge aus der Schweiz nach Italien – sowohl über die Simplon – als auch über die Gotthardachse. Oft sind sie sogar pünktlich und sauber. Offenbar machen die Zuständigen bei den SBB ihre Arbeit gar nicht so schlecht.

Abschliessend möchte ich auf drei Sachverhalte hinweisen. Erstens verkehren zwischen Como S. Giovanni und Milano Centrale mit Ausnahme der viel geschmähten Eurocity Züge keine Schnellzüge mehr. Zweitens unternimmt TreNord in der Lombardei enorme Anstren-

gungen zur Förderung und zum Ausbau des S-Bahn-Verkehrs. Dieser hat auf zahlreichen Destinationen ein ähnlich hohes allgemeines Qualitätsniveau erreicht wie in der Schweiz. Milano Porta Garibaldi ist ein eindrücklicher Stadtbahnhof und unterirdischer Haltepunkt der direkten Frecciarossa-Züge zwischen Rom und Turin. Ein Besuch lohnt sich.

Zum Dritten macht auch der Bau der Bahnlinie zwischen Mendrisio und Varese grosse Fortschritte. Auf dem italienischen Teilstück wird auf einer Strecke von fünfzehn Kilometern an der neuen Bahnlinie gebaut. Diese weitgehend neue Linie besteht zum grössten Teil aus Kunstbauten. Grund zum Staunen!

Ernst Rota-Sidler, Zürich

„Es darf aber auch ein wenig mehr sein“

Bericht von der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz am 14. April 2012 in Bellinzona

Gerhard Lob Neben den statutarischen Geschäften hat die Delegiertenversammlung von PBS vom 14. April 2012 in der Casa del Popolo von Bellinzona eine Resolution verabschiedet, welche eine möglichst baldige Umsetzung der vor 18 Jahren angenommenen Alpeninitiative fordert. „Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg“, sagte PBS-Präsident Kurt Schreiber. Solche Wege – zum Beispiel eine Alpentransitbörse – müssten gesucht werden. Gleichzeitig müsste der Möglichkeit, dass 60-Tonnen-Lastwagen dereinst auf helvetisches Terrain vorstossen wollten, von allem Anfang an ein Riegel geschoben werden. In diesem Zusammenhang sei auch der EU heute schon mit aller Deutlichkeit klar zu machen, dass die Schweiz ein unabhängiger Staat sei und dass gerade deswegen allfällige diesbezügliche Regeln der EU in der Schweiz nicht gelten.

Die Fragen des Güterverkehrs sollen bei Pro Bahn Schweiz in Zukunft vertieft behandelt werden. Deshalb haben die 29 Delegierten der Bildung eines entsprechenden Ressorts unter der Leitung von Jean-Pierre Baebi, Dielsdorf, einstimmig zugestimmt. Im Übrigen zirkulierte an der DV die Petition „Stopp dem Kahlschlag beim Wagenladungsverkehr!“ des Eisenbahnverbandes SEV, welche die Schliessung von 155 Zustellpunkten in der Schweiz durch SBB Cargo verhindern will.

Kurt Schreiber, bisher Präsident ad interim, wurde offiziell zum Präsidenten von Pro Bahn



Offiziell als PBS-Präsident in Amt und Würden: Kurt Schreiber.

Schweiz gewählt. Bruno Eberle bleibt Vizepräsident. Auch alle weiteren Mitglieder des Zentralvorstandes wurden für zwei weitere Jahre im Amt bestätigt. Die Bilanz 2011 und das Budget 2012 konnten verabschiedet werden. Der Jahresbericht 2011 ist auf der Homepage von Pro Bahn Schweiz online aufgeschaltet.

In seiner Eröffnungsrede nannte Kurt Schreiber die erste Tranche von 3,5 Milliarden Franken für künftige Eisenbahn-Grossprojekte „mickrig“ und forderte, dass dafür gemäss dem Vorschlag des Verbands öffentlicher Verkehr mindestens 6 Milliarden zur Verfügung zu stellen seien. „Es darf aber auch ein wenig mehr sein“, sagte Schreiber – dies insbesondere vor dem Hintergrund der Steuergeschenke, die wegen einer unsorgfältig vorbereiteten Vorlage zu grosszügig bemessen worden sind und vom Parlament nicht korrigiert werden wollen.

Bundesrätin Leuthard antwortet auf Resolutionen

Bundesrätin Doris Leuthard hat als Chefin des Departements für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) auf die von der Delegiertenversammlung verabschiedeten Resolutionen zum Thema „Verlagerungspolitik im Transit-Verkehr“ reagiert. In einem Schreiben vom 16. Mai 2012 an PBS-Präsident Kurt Schreiber nimmt sie zuerst zur Alpeninitiative Stellung und verweist auf den Verlagerungsbericht vom 9. Dezember 2011, in dem Massnahmen aufgeführt werden, um den Verlagerungsprozess zusätzlich zu unterstützen. „Ohne die bereits umgesetzten

Massnahmen würden heute jährlich rund zusätzliche 600 000 Güterfahrzeuge auf der Strasse die Alpen queren.“ In Bezug auf die Gigaliner verweist Leuthard auf die ablehnende Haltung des Bundesrats. Und präzisiert dann: „Sollten die Diskussionen in der Europäischen Union tatsächlich zum Entscheid führen, die Einführung von Gigalinern generell auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der EU zuzulassen, wird der Bundesrat die ablehnende Position der Schweiz in dieser Frage gegenüber der EU klar kommunizieren.“

Gönner Pro Bahn

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

BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

BL: Läufelfingen
 TG: Frauenfeld
 ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Blick ins Ländle

Bei der GV 2012 der Sektion Ostschweiz wurde das Projekt einer Trambahn für das Fürstentum Liechtenstein präsentiert.

Jürg Ehrbar Am 23. März 2012 fand die Generalversammlung der Sektion Ostschweiz im Hotel Post in Sargans statt. Die statutarischen Geschäfte gingen rasch und im Sinne des Vorstandes über die Bühne. Der langjährige Sektionspräsident Hans Schärer wurde wiedergewählt. Er tritt damit seine letzte Amtsperiode an, da er per 2014 definitiv zurücktreten möchte.

Im Anschluss an den statutarischen Teil stellte Georg Sele, Präsident des Verkehrsclubs Liechtenstein, den Zuhörern das Projekt einer Trambahn für das Fürstentum Liechtenstein vor. Heute hat die Bahn in Liechtenstein noch keine grosse Bedeutung. Mit dem Projekt der S-Bahn FL.A.CH soll die Strecke Feldkirch-Buchs für den

Halbstudentakt ertüchtigt werden. Sollte die Volksabstimmung erfolgreich ausgehen, was zurzeit leider noch sehr ungewiss ist, könnte das verbesserte grenzüberschreitende Angebot bis 2015 realisiert werden.

Anschlüsse in Schaan und Sargans

Basierend auf dem erwarteten hohen Verkehrszuwachs in Liechtenstein propagiert der VCL langfristig ergänzend eine Trambahn Liechtenstein als Mittelverteiler, welche zusätzliche Orte in Liechtenstein mit der Schiene erschliessen würde. Zunächst ist eine Neubaustrecke von 14.5 km Länge zwischen Schaan und Trübbach vorgesehen. Die Trambahn soll

im 15-Minuten-Grundtakt verkehren und sowohl in Schaan als auch in Sargans gute Anschlüsse vermitteln.

Im Vergleich zu einer ebenfalls untersuchten S-Bahn mit 30-Minuten-Grundtakt im genannten Korridor lässt sich eine Trambahn wegen der kleineren Kurvenradien wesentlich besser in die Orte einbinden. Auch liegen die Investitions- und Betriebskosten deutlich tiefer. Auf Seite Österreich könnte langfristig eine Südeinfahrt Feldkirch gebaut werden, welche die Kapazitäten für den Regionalverkehr erhöhen und gleichzeitig die Fahrzeit Feldkirch-Schaan für S-Bahn-Züge von 21 auf 17 Minuten reduzieren würde.

Pro-Bahn-Akteure bilden sich weiter

Jürg Ehrbar Unter der Leitung von Res Theiler fand am Samstag, 28. April 2012 in idyllischer Lage am Thunersee ein Schreibkurs für Mitglieder von Pro Bahn Schweiz statt. In einer lockeren Runde wurden den Teilnehmern Grundzüge und Kniffs für eine effiziente Formulierung und Platzierung von Presseartikeln beigebracht und geübt. Die Teilnehmer waren rundum zufrieden und dem Leiter, Res Theiler, kann zum gelungenen Kurs gratuliert werden. Die Runde klang mit einem fröhlichen Zusammensein aus.



Bild: Jürg Ehrbar

Ja zu zweiter Tramachse durch Berns Innenstadt

Pierre Keller Seit der Inbetriebnahme der Tramlinien nach Brünnen, Bethlehem und Bümpliz im Herbst 2010 (Projekt Tram Bern West) fahren wesentlich mehr Trams durch Berns obere Altstadt. Schon jetzt behindern diese vielen Trams die Fussgänger und die Velofahrer, und behindern sich teilweise sogar gegenseitig, besonders am Hirschengraben.

Mit der geplanten zusätzlichen Tramlinie 10 (Ersatz der Buslinie Köniz-Ostermundigen, Projekt Tram Region Bern), werden künftig sogar fünf Tramlinien durch die Berner Innenstadt fahren, was die Lage noch verschärfen dürfte. Nach einigem Hin und Her hat die Behördendelegation Tram Region Bern nun eine Zweckmässigkeitsbeurteilung Zweite Tramachse durchführen lassen.

Fazit: Eine zweite Tramachse durch Berns Innenstadt ist wünschenswert und machbar. Die beste Variante ist die Variante Altstadt Nord: beim Zytgloggeturm teilen sich die Tramlinien, und etwa die Hälfte der Trams erreichen den Bahnhof SBB neu über Nägeligasse, Speichergasse und Bollwerk. Pro Bahn Espace-Mittelland begrüsst diese Pläne, die dem Berner Tram eine markante Verbesserung bringen.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Kurt Schreiber, Präsident
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH
T 044 781 34 08
kurtschreiber@bluewin.ch

OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident
Falletenbachstrasse 5, 8867 Niederurnen;
T 055 610 24 03
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

ZÜRICH

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

ESPACE MITTELLAND

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

TICINO ASTUTI

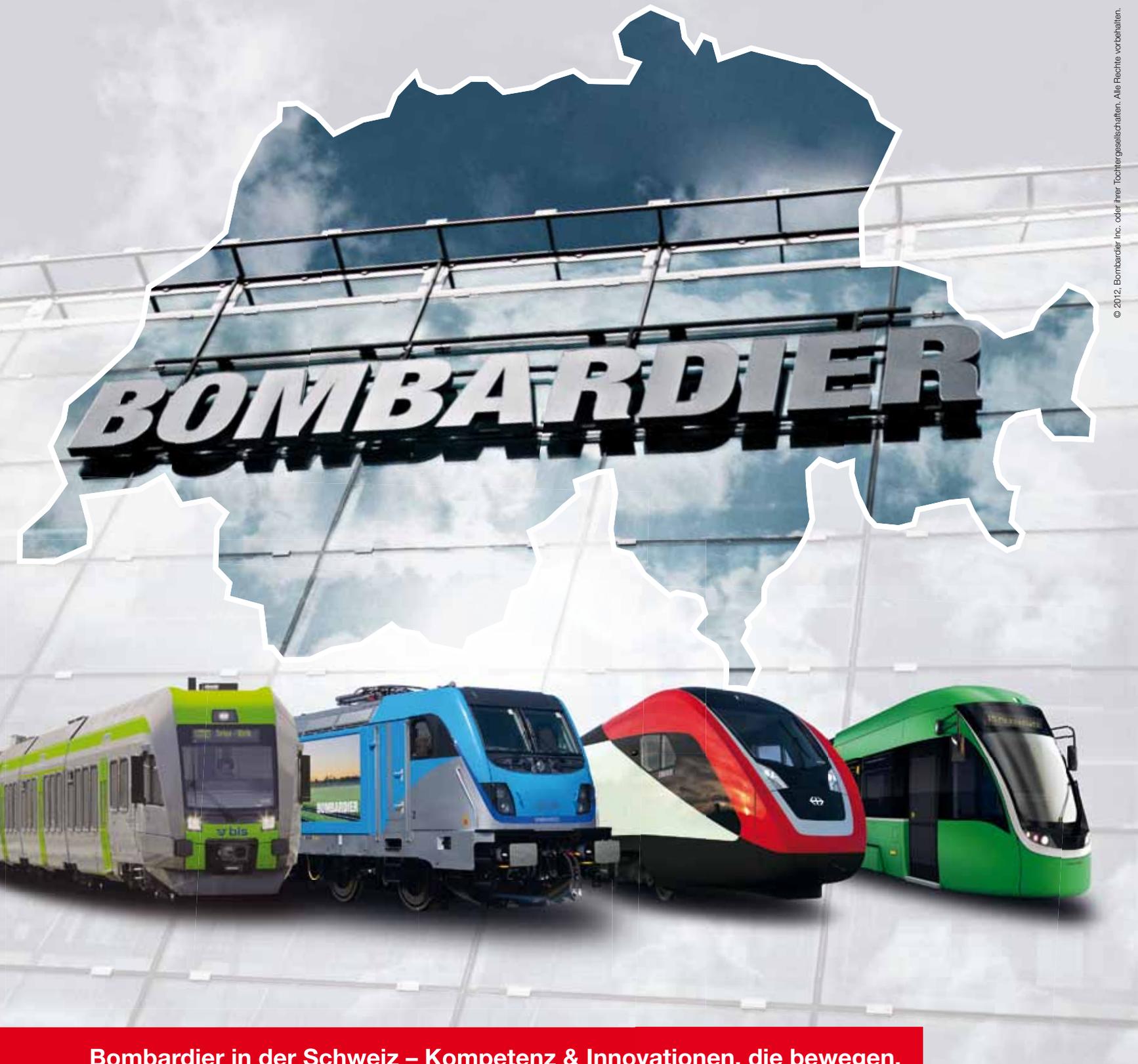
Elena Bacchetta, Präsidentin
Viale Stazione 31, 6500 Bellinzona
T 076 474 21 79
elena.bacchetta@gmail.com

NORDWESTSCHWEIZ

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

ZENTRALSCHWEIZ

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



Bombardier in der Schweiz – Kompetenz & Innovationen, die bewegen.

Mit 900 Mitarbeitenden an drei Standorten verbindet Bombardier den Bodensee mit dem Genfersee.

In **Zürich** ist der weltweite Hauptsitz für Verkauf, Marketing, Entwicklung, Einkauf und Projektleitung der Geschäftsbereiche Lokomotiven und Antriebstechnik sowie der Basisstandort für unsere Services Dienstleistungen.

In **Winterthur** ist das Kompetenzzentrum für Drehgestelltechnologie und im Werk **Villeneuve** werden Personenverkehrszüge, Niederflurwagen sowie Strassen- und Stadtbahnen für die Schweiz gefertigt.