



Bild: Schifffahrtsgesellschaft Züri-Rhy AG

Auf kleinen Gewässern!

**Bekannte und weniger bekannte Fahrten auf Seen und Flüssen
Erfolgreicher Einsatz für mehr Kulanz bei der SBB-Billettpflicht**

Schwerpunkt zur Schifffahrt ab Seite 3



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Stille Wasser und bewegte Zeiten

Vor Einführung der Eisenbahn war die Schifffahrt ein wichtiges Verkehrsmittel auf Seen und auch auf Flüssen. Heute übernehmen diese Funktion in erster Linie Strasse und Schiene – trotzdem erfüllen die Schiffe auch heute eine wichtige Funktion, sei dies im Pendlerverkehr, aber vor allem für den Tourismus. Verschiedene Beispiele in diesem Heft erzählen von Routen, die bekannt und weniger bekannt sind, dabei wird auch ein Blick hinter die Kulissen ermöglicht. Ob das Wasser still oder bewegt ist, spielt keine Rolle, Hauptsache man kann sich entspannen, dies gilt im Übrigen auch bei Regenwetter. Die Landschaft präsentiert sich in frischen Farben und genug Platz ist dann immer vorhanden.

Sehr bewegt hat Pro Bahn Schweiz die Frage der Billettpflicht bei den SBB. Die Resolution der Delegiertenversammlung hat – zusammen mit den Medien – ein grosses Echo gefunden und erste Verbesserungen ausgelöst. Pro Bahn will bei der Suche nach Lösungen mithelfen – in diesem Sinne bleiben wir dran.

F Eaux calmes mais période mouvementée

Avant l'avènement des chemins de fer, la navigation sur les cours d'eau et les lacs jouait un rôle déterminant. Aujourd'hui, cette fonction est surtout assumée par le rail et la route. Et pourtant, la navigation reste décisive pour le tourisme et le transport de pendulaires. Dans cette édition, vous trouverez des exemples de routes, certaines connues et d'autres moins, avec un regard sur les coulisses. Et peu importe que les eaux soient calmes ou non, l'important est de se détendre, même lorsque la pluie tombe. Les averses renforcent les tonalités du paysage, et lorsqu'il pleut on est sûr d'avoir suffisamment de place.

L'obligation du titre de transport a beaucoup préoccupé Pro Rail Suisse. La résolution adoptée par l'assemblée des délégués, et l'écho suscité par la question des billets dans la presse, ont conduit à des améliorations. De fait, Pro Rail Suisse veut contribuer à la recherche de solutions et continue d'oeuvrer dans ce sens.

I Acque tranquille e tempi movimentati

Nel passato la navigazione era il mezzo di trasporto per eccellenza su laghi e fiumi. Al giorno d'oggi gli spostamenti vengono effettuati per lo più per strada o per ferrovia ma il trasporto via acqua riveste ancora un ruolo importante per i pendolari ed in particolare per il turismo.

In questo numero della nostra rivista proporremo alcuni esempi di navigazione sul nostro territorio, alcuni conosciuti altri meno noti e getteremo uno sguardo dietro le quinte. Che le acque siano tranquille oppure movimentate non gioca nessun ruolo, l'importante è che ci si possa rilassare, nelle giornate di sole ma anche in quelle di pioggia.

La tematica dell'obbligatorietà del biglietto presso la SBB ha suscitato accese discussioni all'interno di Pro Bahn. La risoluzione emanata dall'assemblea dei delegati, unitamente alla posizione dei media, ha suscitato grande risonanza e ha portato i primi miglioramenti. Pro Bahn desidera continuare a contribuire in modo costruttivo per la ricerca di soluzioni.

Inhalt

Schwerpunkt: Auf Schweizer Gewässern

Vierwaldstättersee	3-4
Aarefähre	4
Wenig bekannte Rheinfahrt	5
Hallwilersee	6-7
Walensee	8
Bodensee	9
Greifensee	9
Lac des Brenets	10
Im Dreiländereck	11

Aktuell

SBB-Imagekampagne: Marke statt Leistung ...	12
Kritik an Billettkontrolle fruchtet	13
Jubiläum: 125 Jahre Brünigbahn	14-15
Unterwegs im Jura	16
Spitzkehre in Rotkreuz	17
Glarus: Zwiespältige öV-Politik	18
Interview mit TGV Lyria Chef Alain Barbey	19

Leserbriefe

Pro Bahn intern

DV in Ligerz	21
Erfolg für Veranstaltung in Luzern	22
Auswertung der letzten Umfrage	23

Impressum

InfoForum 2/2013, Versand: 13. Juni 2013

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
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, Romeo Degiacomi, Edwin Dutler, Bruno Eberle, Thomas Lendenmann, Jean-Pierre Leutwyler, Ernst Rota, Hans Rothen, Hans Schärer, Urs Schaffer, Kurt Schreiber, Andreas Theiler, Kaspar Woker. Gastbeitrag: Luana Zurluh (BPG)

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

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
zeitschriftenverlag@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 3/2013 12. September 2013
Inserate- und Redaktionsschluss 21. August 2013

InfoForum 4/2013 12. Dezember 2013
Inserate- und Redaktionsschluss 20. November 2013



Ein Hauch von Saint Tropez in der Zentralschweiz: Panoramayacht Saphir der SGV.

Bild: SGV

„Schifffahrt steht weniger im Fokus als die Bahn“

Interview mit Stefan Schulthess, Direktor der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees, über sein Unternehmen, neue Angebote und die Probleme mit dem GA.

InfoForum: Ihr Unternehmen heisst Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees. Doch es ist mehr als ein Beförderungsunternehmen auf dem Wasser.

Stefan Schulthess: Das stimmt. Seit 2006 sind wir in drei Geschäftsbereichen tätig. Traditionell betreiben wir natürlich die konzessionierte und touristische Schifffahrt. Dann sind wir in der Zentralschweiz das grösste Gastronomieunternehmen mit Catering. Und neu sind wir auch im Schiffbau tätig, nicht nur für uns selber, sondern auch für Drittkunden. Insgesamt haben wir rund 600 Mitarbeitende, inklusive Saison- und Teilzeitkräfte. Umgerechnet auf das Jahr ergibt das 400 Vollzeitstellen bei einem Umsatz von 62 Millionen Franken.

Ist die Schifffahrt das Hauptstandbein geblieben?

Die Schifffahrt macht die Hälfte des Umsatzes aus, aber der Markt ist gesättigt. Es lassen



„Ich mache gerne auf ein Problem aufmerksam“:
SGV-Direktor Stefan Schulthess.
Bild: gl

sich kaum noch neue Produkte lancieren. In der Gastronomie und im Schiffbau sehe ich hingegen noch Entwicklungspotential.

Mit der Panoramayacht haben Sie aber ein neues Angebot geschaffen.

Das ist tatsächlich ein neues Angebot: Eine einstündige Rundfahrt, eine Art Stadtbesichtigung auf dem Wasser. Es gibt keinen Fahrplan,

die Gäste müssen nichts planen. Dieses Angebot ist sehr erfolgreich. 70 000 Gäste pro Jahr und rund 1 Million Franken Umsatz. Diese Yacht ist wie ein Schaufenster, das im Seebecken zu sehen ist. Auf dem Boot wird Saint-Tropez-Feeeling vermittelt. Sozusagen ein kleines Monaco für den kleinen Mann.

Sie sind in der Gastronomie nicht nur auf dem Wasser, sondern auch auf dem Land tätig. Das wird nicht allen gefallen.

Konkurrenz belebt das Geschäft, sagt man. Aber – ehrlich gesagt – bisher haben wir keine Probleme mit den Mitbewerbern. Das Catering macht 25 Millionen Franken im Jahr aus.

Was wissen Sie über Ihre Kunden?

Auch wenn es von aussen nicht so erscheinen mag, sind die inländischen Kunden für uns am wichtigsten. 70 bis 75 Prozent der Kunden stammen aus der Schweiz, die anderen aus dem

>>>

>>> Ausland. Wir haben sehr wenige Kunden aus Asien, obwohl es in Luzern viele von ihnen gibt. Aber Schifffahrten interessiert die asiatischen Kunden nicht so sehr, zumal sie meist in Gruppen unterwegs sind. Sie wollen Schnee und Berge oder Shopping. Auf dem See gibt es zu wenig Action und es dauert zu lange.

In der Linienschifffahrt kann man mit dem GA fahren. Ist Ihnen das ein Dorn im Auge?

So kann man es nicht sagen, denn wir machen ja freiwillig mit. Aber ich mache gerne auf ein Problem aufmerksam: Wir und andere nicht-abgeltungsberechtigte Unternehmen haben bestimmte Beitragszahler wie den Bund oder Kanton nicht, werden aber gleichbehandelt wie der öffentliche Verkehr. Es ist schwierig, wenn die Kunden Preise bezahlen, die nicht kostendeckend sind. Gut 25 Prozent unserer Fahrgäste auf dem Vierwaldstättersee sind mit dem GA unterwegs. Wir erhalten pro Gast aber nur 10 oder 11 Franken gemäss Verteilschlüssel pro Jahr. Wir sind mit dem VöV im Gespräch, aber man will kein Sonderzüglein für die Schifffahrt oder generell für die nicht-abgeltungsberechtigten Unternehmen.

Im Tourismus wird die Schweiz oft mit ihrem öV-System beworben, aber kaum mit der Schifffahrt. Besteht da Handlungsbedarf?

Effektiv steht die konzessionierte Schifffahrt gegenüber Bahn oder den gelben Postautos nicht so sehr im Fokus. Da könnte man vielleicht noch mehr machen. Doch generell werden wir eigentlich gut unterstützt von Schweiz Tourismus. Letztes Jahr hatten wir beispielsweise das Jahr des Wassers. Da wurde die Schifffahrt auch international zum Thema gemacht.

Fehlt es an attraktiven kombinierten Angeboten?

Das würde ich nicht sagen. Wir haben beispielsweise den Wilhelm-Tell-Express. Da fährt man mit dem Schiff von Luzern nach Flüelen und weiter per Bahn ins Tessin. Aber dieses Produkt ist nicht so sehr im Bewusstsein der Kunden. Wir haben es noch nicht geschafft, daraus eine Marke zu schaffen wie etwa den Glacier Express. Zusammen mit den SBB haben wir das Problem schon erörtert. Vielleicht liegt es auch an der langen Fahrzeit.

Interview:
Gerhard Lob

„Einige sind erleichtert, wenn das Wasser überquert ist“

Bernhard Jordi sorgt im Auftrag der Gemeinde Muri für einen Fährdienst über die Aare. Im Winter kann es in diesem Job sehr ruhig werden.

Andreas Theiler „Die immer wieder wechselnden Stimmungen machen einen sehr grossen Reiz meines Berufs aus“, sagt Bernhard Jordi, einer der drei Fährmänner auf der Aare oberhalb Berns. Die Fähre verbindet das ganze Jahr über die beiden Aareufer, dort wo die Gürbe in die Aare mündet. Beide Uferwege

sind ein attraktives Naherholungsgebiet für Stadtberner und Leute aus der Agglomeration, für Spaziergänger, Jogger, Hundebesitzer. Brücken gibt es nur mehr als zwei Kilometer aufwärts (Auguetbrügg) und fast zwei Kilometer abwärts (Schönausteg), also ermöglicht die zusätzliche Verbindung fantasievollere und abwechslungsreichere Routenkombinationen.

Die Gemeinde Muri bietet diesen Fährdienst an. Ein Privater könnte unmöglich mit diesem Angebot überleben. Das gesamte Pensum der drei Fährmänner – sie sind also Gemeindeangestellte – beträgt rund 150 Prozent, da die Fähre täglich (von September bis April ist der Donnerstag kein Fährtag) von zehn Uhr bis Sonnenuntergang in Betrieb ist. Normalerweise ist ein Mann den ganzen Tag eingeteilt; nur bei Grossandrang arbeiten gleichzeitig zwei, weil sonst die Zeit der Überfahrt nicht auch noch fürs Einkassieren reichen würde. Im Winter sind es vielleicht eine Handvoll Gäste pro Tag, die übersetzt werden wollen: „Da ist es gut, wenn man ein Typ ist, der die Warterei erträgt und mit seiner Zeit etwas anzufangen weiss.“ Die frequenzstärksten Zeiten sind interessanterweise Frühling und Herbst: „Wenn man nicht mehr Skifahren, aber noch nicht schwimmen kann und umgekehrt“, wie es Bernhard Jordi augenzwinkernd erklärt.

Über 30 000 Personen werden jährlich befördert. Viele sind Stammgäste, kommen mehrmals pro Woche und besitzen eine Mehrfahrtenkarte. Vom Bundesrat zum ziemlich abgerissenen Typen – alle sind einfach Fahrgäste. Bernhard

Jordi ist seit 1995 mit einem 50-Prozent-Pensum dabei, er liebt den Fluss, aber er liebt auch die Menschen, welche er, gekonnt mit der Strömung spielend, sicher von einem Ufer ans andere bringt. „Viele sind still, einige sind erleichtert, wenn das Wasser überquert ist, einige sind reddefreudig, unterschiedlichste Gespräche können sich so ergeben.“



Halbtags auf der Fähre beschäftigt:
Bernhard Jordi.
Bild: Andreas Theiler

Die andere Seite des Rheins

Eine Schifffahrt vom Rheinfall nach Eglisau bietet Überraschungen: Die Boote müssen teilweise über Schienen befördert werden.

Thomas Lendenmann Wenn man von einer Schifffahrt auf dem Rhein spricht, denkt man automatisch an die Rheinstrecke von Schaffhausen nach Stein am Rhein oder sogar noch weiter bis auf den Bodensee. Es gibt dabei noch eine weitaus interessantere Strecke. Diese startet vom Rheinfall flussabwärts bis Eglisau oder, wenn gewünscht, noch weiter. Die Schiffe der Firma Mändli fahren beim Schlössli Wörth am Rheinfall weg. Früher war dies ein bedeutender Umschlagplatz für den Gütertransport auf dem Rhein. Um den Rheinfall zu überwinden, wurden beim Schlössli Wörth die Güter von den Schiffen auf Fuhrwerke umgeladen und bei der heutigen Schiffflände in Schaffhausen wieder auf das Schiff verladen. Das Ganze wurde auch in umgekehrter Richtung betrieben. Dabei musste für den Landtransport der Güter ein Entgelt entrichtet werden, sowie in früheren Zeiten ein Zoll an die Stadt Schaffhausen.

Vorbei an der Rhein-Badi von Dachsen und den bewaldeten Ufern der Zürcher und der deutschen Seite kann man die Rheinfahrt in Ruhe geniessen. Es sind nur sehr wenige Schiffe unterwegs auf diesem Rheinabschnitt. Die Schifffahrt rheinabwärts geht bis Rheinau, wo wir ein erstes grosses Hindernis überwinden müssen. Das Wehr beim Kraftwerk Rheinau verhindert eine Weiterfahrt auf dem Rhein mit dem Boot. Alle Passagiere müssen das Schiff daher verlassen und zu Fuss auf die andere Seite des Kraftwerks gehen. In dieser Zeit wird das Schiff auf eigens dafür eingebauten Schienen auf die andere Seite der Staumauer befördert.

Rheinfall per Bahn gut erreichbar

Nach diesem Unterbruch fahren wir an der Klosterinsel Rheinau vorbei weiter flussabwärts.

Früher wurde das Kloster, das im Besitze des Kantons Zürichs ist, als Psychiatrische Klinik betrieben. Dann stand es lange Zeit leer und nun soll es einer neuen Nutzung zugeführt werden. Unterhalb Rheinau müssen wir nochmals zwei Hilfswehre überwinden, also wieder aussteigen und das Boot auf die andere Seite überführen.

Anschliessend geht die Fahrt weiter, vorbei an der kleinen Ortschaft Ellikon und dem Thurspitz. An diesem Punkt fliesst die Thur in den Rhein. Der Thurspitz ist auch heute noch bei Wanderern sehr beliebt. Ein Wanderweg führt vom Bahnhof Andelfingen der Thur entlang dorthin. Bei der Fahrt entdecken wir wei-



Schlössli Wörth beim Rheinfall: Hier beginnt die Reise.

Bilder: : T. Lendenmann

tere verschiedene Dörfer, Auen und andere Naturschönheiten. Der Rhein windet sich weiter hinab vorbei an der Tössegg (Zufluss der Töss in den Rhein) und Eglisau.

Ein Halt in Eglisau lohnt sich. Das Zürcher Landstädtchen in einmaliger Lage am Rhein ist zu jeder Jahreszeit interessant. Die kompakte Altstadt mit ihren meist aus dem 17. Jahrhundert stammenden Häusern, die 1716/17 erbaute reformierte Kirche und das rheinaufwärts liegende ausdrucksstarke, barocke Weierbachhus sind ein Besuch wert.

Mit dem Schiff besteht die Möglichkeit, weiter bis nach Rekingen zu fahren. Dabei wird die 50 Meter hohe Eisenbahnbrücke der Bahnstrecke Schaffhausen – Zürich unterquert. Vorbei an Kaiserstuhl wird Rekingen erreicht – der Endpunkt der Schiffsreise. Diese Schiffsreise wird von verschiedenen Betreibern angeboten. Der obere Teil vom Rheinfall bis Rheinau hat einen festen Sommerfahrplan. Bei genügender Teilnehmerzahl fährt jeweils am Sonntag ab 10.00 Uhr ein Kursschiff bis Eglisau. Eine telefonische Anmeldung für die 2 Stunden 25 Minuten dauernde Fahrt ist erforderlich. Die Firma Wirth bietet die Rheinschifffahrt vom Rheinfall bis Rekingen an. Erkundigungen darüber sind auf der entsprechenden Homepage einzuholen.

Der Rheinfall ist übrigens per Bahn sehr gut zu erreichen. Von der Haltestelle Schloss Laufen an der Strecke Winterthur – Schaffhausen gelangt man direkt zur Anlegestelle der Schiffe, die hinüber zum Schlössli Wörth fahren.

Flexibilität im Dienste der einheimischen Gäste

Der Hallwilersee ist nicht sehr bekannt. Und doch feiert die Schifffahrt dort ihr 125-Jahr-Jubiläum.

Andreas Theiler Ganz kurz vor Schluss unseres Gesprächs am 15. April im Büro von Ueli Haller, dem Geschäftsführer der Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee AG: Die Assistentin teilt ihm mit, dass das Schiff, welches noch auf Rundfahrt ist, für den folgenden Kurs wohl zu klein sei. Das Wetter ist ausnahmsweise prächtig, die Sonne brennt, die Leute strömen in Scharen zum Anlegesteg in Meisterschwanden. Ueli Haller steht auf und kleidet sich in Rekordzeit um: Aus dem Geschäftsführer wird der Kapitän. Nun weiss ich, warum seine Uniform an der Wand im Büro hängt ...

Auf diese für eine kleine Unternehmung lebenswichtige Flexibilität wies er mich vorher hin; nun erlebte ich die praktische Umsetzung hautnah. Wer erfolgreich ist, redet eben nicht nur über seine Grundsätze, sondern lebt sie auch.

Viele reisen mit dem Auto an

Die Verkehrssituation im Seetal ist alles andere als einfach, die Erschliessung mit dem öV ganz unterschiedlich. Auf der rechten Seeseite gibt es zwar die Bahn, aber sie fährt meistens weit oberhalb des Sees durch, was ausser in Mosen längere Fussmärsche bedingt. Die linke Seeseite ist mit Bussen aus Lenzburg und Wohlten erschlossen, nicht aber direkt die Station Seerose. Und die Verbindung Richtung Luzern existiert an diesem Ufer nicht; zwei Studien wurden zwar dazu bereits gemacht, aber sie zeigen auf, dass dort das Einzugsgebiet zu bevölkerungsschwach ist. „Deshalb reisen die meisten unserer Passagiere mit dem eigenen Auto oder mit Cars an.“



Ohne Subventionen unterwegs.

Bilder: zVg/Theiler

„Wir haben viele Gruppen, vor allem auch viele Altersreisen an den Werktagen. Diesen bieten wir alle zwei Wochen donnerstags Spezialangebote inklusive dem Mittagessen. Daneben gibt es auch viele Hochzeiten, Klassenzusammenkünfte etc. Unser Hauptgeschäft ist aber klar das Tagesgeschäft. Das Einzugsgebiet umfasst den Kanton Aargau sowie Solothurn, Basel und die westliche Seite von Zürich. Zum Beispiel parkieren die Leute hier beim ‚Delphin‘,

machen eine Wanderung dem See entlang und fahren mit dem Schiff wieder hierher zurück. Oder sie machen einfach eine gemütliche Rundfahrt. Was wir aber nicht haben, sind Touristen, die hier eine Woche Ferien verbringen. Ein ganz kleiner Teil unserer Gäste kommt aus dem süddeutschen Raum, sonst haben wir nur Schweizer – damit ist die Eurokurs-Problematik für uns kein Thema.“

Gastronomie ausgelagert

„Wir haben viele Stammgäste, vor allem wegen unserem Gourmetprogramm, den ganzjährig angebotenen kulinarischen Fahrten. Unsere Herausforderung besteht deshalb darin, immer wieder etwas Neues zu kreieren, um die Leute wirklich bei der Stange zu halten, nicht, dass sie sagen müssen: ‚Die machen ja immer das Gleiche‘. Im Juli und August bieten wir die Abendrundfahrten mit Live-Musik an, in den übrigen Monaten konzentrieren wir uns auf das Kulinarische.“ Übrigens ist die Gastronomie ausgelagert: Verschiedene Betriebe rund um den See liefern die Essen direkt auf die Schiffe. Deshalb haben Leute, welche ein Extraschiff mieten, die Qual der Wahl, wo sie ihr Essen bestellen. Für die Kunden das wahre Paradies.

Vierwaldstättersee und Hallwilersee sind keine Konkurrenten, sondern bedienen je die Bedürfnisse der ihr eigenen Klientel. Interessant findet Ueli Haller, wie viele Leute den Hallwilersee gar nicht kennen, und wie überrascht sie dann sind, wenn sie sehen, was alles mit und auf den Schiffen angeboten wird. Die Flotte umfasst immerhin fünf Schiffe für total 880 Passagiere. Und in diesem Jahr kann das Jubiläum

Anzeige

Erlebnisse auf dem Vierwaldstättersee



Neue Rundfahrt «Best of Lake Lucerne»

Das Dampfschiff bringt Sie direkt zum Ursprungsort der Eidgenossenschaft.

Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG
www.lakelucerne.ch | Tel 041 367 67 67 | info@lakelucerne.ch

VIER
WALDSTÄTTERSEE



Flotte auf dem Hallwilersee: Die Motorschiffe werden in der Lux-Werft nahe Bonn gebaut.

um 125 Jahre Schifffahrt auf dem Hallwilersee gefeiert werden. Sie wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Seetalbahn geboren. Auf der Seite Meisterschwanden–Wohlen war die Strohindustrie sehr wichtig, und um die Arbeitskräfte vom andern Seeufer herzubringen, kaufte Hans-Jakob Pfister, der grösste Fabrikant, ein Schiff. Das waren immerhin 1300 Personen, die so wöchentlich transportiert wurden.

Seit den Sechzigerjahren ist der Betrieb aber rein touristisch. „Unsere Flotte ist relativ neu, 2010 ersetzen wir das alte ‚Seetal‘ durch ein neues Schiff mit gleichem Namen. Vier Schiffe sind Neubauten für unseren See, nur das ‚MS Fortuna‘ mit Jahrgang 1963 kauften wir 1969 als Occasion. Unsere Schiffe lassen wir alle in der Lux-Werft in der Nähe von Bonn bauen. Revisionsarbeiten machen wir selber. Das ist aber relativ aufwendig, weil wir kein Werftgebäude haben und rund um das Schiff jeweils ein Gerüst errichten müssen.“

Schwarze Zahlen

Ueli Haller ist seit 1985 bei der Schifffahrt. Diese ist selbsttragend, erhält keine Subventionen. „Mit Stolz darf ich sagen, dass wir jedes Jahr schwarze Zahlen schreiben.“ Die Haltung des Verwaltungsrates ist übrigens sehr klar: „Wenn

wir genug Geld auf der Seite haben, können wir wieder ein neues Schiff kaufen – sonst lassen wir es bleiben. Die MS Seetal zum Beispiel zahlten wir vor drei Jahren bar.“ Übrigens trugen dazu auch Spenden im Umfang von etwa 600 000 Franken bei. Jedes sechste Jahr muss ein Schiff – das ist eine Vorschrift des BAV – ausgewassert und die Schale kontrolliert werden. Dies wird natürlich dazu benutzt, das Schiff auch äusserlich wieder aufzufrischen.

Total beschäftigt das Unternehmen 55 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon sind fünf das ganze Jahr angestellt. „Unsere Teilzeitkräfte kommen aus den verschiedensten Berufen, vom Polizisten bis zur Hausfrau. Und sie arbeiten sowohl im Service wie auch im nautischen Bereich. Wir haben 13 Schiffsführer, acht davon in Teilzeitanstellung. Diese betreiben die Schifffahrt wie ein Hobby.“ Ueli Haller erstellt zwar Monatspläne, aber dazu kommt eine rechte Portion Flexibilität, die von allen Mitarbeitenden gefordert wird. „Wenn’s regnet, muss ich halt einigen absagen, und wenn es, wie gestern, ein sehr schöner Tag ist, braucht es die volle Besatzung. Manchmal bin ich selber erstaunt, dass es am Schluss immer aufgeht!“ Wobei das logischerweise nur geht, wenn das Arbeitsklima gut ist.



Geschäftsführer und Kapitän: Ueli Haller ist seit 1985 bei der Schifffahrt.

Ueli Haller macht darauf aufmerksam, dass die ständig verschärfte und kompliziertere Gesetzgebung die Rekrutierung von Teilzeitkräften mehr und mehr erschwert. Die vorgeschriebenen Ausbildungstage werden mehr; neben anderen Aspekten heisst das auch, dass ein Schiff länger für die Auszubildenden bereit sein muss. „Und das wird alles sicher nicht einfacher! Schon nur, was heute alles dokumentiert werden muss ...“ Ueli Haller stellt aber klar fest, er sei nicht ein Gegner der Vorschriften, doch sie machten einem Betrieb auf einem kleinen See viel mehr Kopfzerbrechen als einer grossen Gesellschaft mit mehr Ressourcen.



Schiff Alvier im Hafen Murg West; Hochwassersäule in Erinnerung an Konrad Escher.



Bilder: Hans Schärer

Unter den prächtigen Churfürsten

Schifffahrt auf dem Walensee gibt es bereits seit 175 Jahren. Speziell: Ein Dorf, das nur auf dem Wasserweg erreichbar ist.

Hans Schärer Der Walensee liegt in den Kantonen St. Gallen und Glarus am westlichen Ende der Ferienregion Heidiland. Am Nordufer erheben sich fast senkrecht die Churfürsten, die Bergkette zwischen dem Walensee und dem Toggenburg. Auf der anderen Seite befinden sich einige Dörfer und das bekannte Ski- und Wandergebiet Flumserberge. Der See hat eine Fläche von 24 Quadratkilometern und liegt 419 Meter über Meer. Vor der Linthkorrektur hatte er oft sehr hohe Wasserstände mit den gefürchteten Überschwemmungen und den schlimmen Folgen für die Linthebene. Eine Hochwassersäule mit einer Erinnerung an Konrad Escher von der Linth steht im Hafen von Weesen. Die ersten grossen Schiffe verkehrten ab 1834 auf dem Walensee. Ein Besuch der Walenseeregion mit ihren vielen Freizeitmöglichkeiten lohnt sich immer. Bei Seglern und Surfern ist der See für den meist guten Wind bekannt.

Seit 175 Jahren

Die Idee einer direkten Dampfschifflinie Zürich – Walenstadt musste bereits 1834 begraben werden. Das erste Dampfschiff, die „Linth Escher“, kam bereits 1837 zum Einsatz und bot Platz für 500 Personen. Von 1839 bis 1859 verkehrte auch das ebenfalls 500 Personen fassende Dampfschiff „Splügen“ auf dem Walensee. Ab 1860 verkehrte es noch drei Jahre auf dem Zürichsee. Die Eröffnung der Bahnlinie am Walensee 1859 bedeutete das Ende

der Transitschifffahrt auf dem See. Bei einem Schiffsunglück auf diesem See ging um 1850 das Dampfboot „Delphin“ unter. Bis zur Stilllegung des Steinbruchs in Quinten wurden auch Kies und Schotter mit Ledischiffen über den See transportiert. In Mühlehorn wurde das Gut auf die Bahnwagen verladen. Nachdem die Verladeanlagen und Silos 2012 abgerissen wurden, ist heute nur noch das Bahngleis vorhanden.

Moderner Schiffbetrieb

Die Schiffbetrieb Walensee AG besitzt fünf Kursschiffe und ein Lastschiff. Sie bedient 10 Anlegestellen rund um den See. In den Sommermonaten verkehren die grossen Schiffe von Weesen bis Walenstadt (Längsfahrten). Diese Schiffe werden auch für Sonderfahrten, kulinarische Fahrten und für spezielle Anlässe während des ganzen Jahres eingesetzt. Die Querfahrten zwischen Murg und Quinten werden das gan-

ze Jahr mit kleinen Schiffen angeboten. Da der Schiffbetrieb ganz privat finanziert werden muss, sind GA und Halbtax leider nicht gültig. Trotzdem ist ein gutes und attraktives Angebot vorhanden. Eine Schifffahrt auf dem Walensee ab Weesen lohnt sich immer. Weesen ist mit dem Bus ab Ziegelbrücke stündlich erreichbar und ab Fahrplanjahr 2014 halbstündlich.

Quinten nur per Schiff erreichbar

Das Dorf Quinten ist nur mit dem Schiff oder zu Fuss erreichbar und hat ein sehr mediterranes Klima. Hier wachsen Reben für einen feinen Wein, Feigen, Kiwis und Palmen. Die Versorgung der 56 ständigen Einwohner erfolgt über den Seeweg. Die Kinder müssen immer mit dem Schiff über den See zur Schule fahren, ebenso natürlich die Erwachsenen, welche auswärts arbeiten. Ohne die Versorgung mit den Schiffen, könnten die ständigen Einwohner nicht überleben. Quinten ist auch Ausgangspunkt für verschiedene Wanderungen und hat kulinarisch sehr viel zu bieten.

In Quinten lebten 1835 noch 171 Einwohner. Wegen fehlender Bahn- und Strassenverbindungen blieb allerdings nach dem zweiten Weltkrieg die wirtschaftliche Entwicklung aus. Nun geht es dem Dorf dank des Tourismus wieder besser und die Einwohner leben vor allem vom Schiffbetrieb und der Gastronomie. In Quinten befindet sich der Hauptsitz des Schiffbetriebes Walensee.

Die Walensee-Flotte

MS Quinten	260 Personen
MS Churfürsten	220 Personen
MS Seestern	110 Personen
MS Alvier	60 Personen
MS Linth	30 Personen
MS Gonzen	Lastschiff

Mehr Infos: www.walenseeschiff.ch

Kleine Linie auf grossem See

Neue Destination für Kursschiffe: Von Altnau über Immenstaad nach Hagnau am deutschen Bodenseeufer.

Bruno Eberle Seit 1573 wird bei einer „Seegfrörni“ eine Büste des Heiligen Johannes von Altnau nach Hagnau oder zurück getragen. Seit 1963 wartet sie in der Barockkirche des ehemaligen Klosters Münsterlingen auf den nächsten extrem kalten Winter, der eine tragfähige Eisschicht hervorbringt. Dies dürfte allerdings angesichts der Klimaerwärmung noch einige Zeit dauern.

Seit einem Jahr gibt es eine Alternative zur „Seegfrörni“. Dank der Initiative und finanziellen Unterstützung des Kantons Thurgau und zweier Gemeinden am Bodensee entstand eine neue Schifflinie von Altnau nach Immenstaad und Hagnau am deutschen Bodenseeufer. Diese folgt fast exakt dem Weg der Eisprozessionen. Erstmals seit Jahrzehnten sind vom Schweizer Ufer aus neue Destinationen per Schiff erreichbar. Vom 2. Juni bis 15. September 2013 verkehren Kursschiffe immer am Mittwoch, Freitag und Sonntag auf der neuen Linie. Und erfreulicherweise berechtigen seit diesem Jahr Halbtax und GA zu einer Preisreduktion von 50 Prozent.

Das Winzerdorf Hagnau ist dank seiner Lage auf der von der Sonne verwöhnten deutschen Seite des Bodensees und dem für Schweizer Besucher günstigen Euro speziell attraktiv. Hagnau hat ein grosses Angebot an Ferienwohnungen, Hotels und Gastronomiebetrieben. Genauso kann es aber auch als Ausgangspunkt für ausgedehnte Wanderungen oder Velotouren be-



Fast exakt auf dem Weg der Eisprozessionen: Eine bequeme Alternative zur „Seegfrörni“.

Bild: zVg

nutzt werden. Immenstaad hat ein Freizeitangebot für die ganze Familie und kann ebenfalls als Ausgangspunkt für Ausflüge dienen. Die

vielen Schweizer Ausflügler haben mit Hagnau und Immenstaad nach Lindau, der Insel Mainau, Meersburg und Unteruhldingen neue Ausflugsziele zu erkunden. Die vielen deutschen Urlauber, die im Sommer ihre Ferien am deutschen Bodenseeufer verbringen, haben umgekehrt mit der neuen Linie einen Grund mehr, Ausflüge an das schweizerische Ufer zu machen und von dort aus den Kanton Thurgau, den Rheinfall, das Appenzellerland oder die Stadt St. Gallen mit ihrem historischen Klosterbezirk zu besuchen. Von Altnau aus verkehren alle 30 Minuten Züge in beide Richtungen. Aber natürlich können Tagesausflügler in Altnau verweilen oder den Heiligen Johannes im benachbarten Münsterlingen besuchen!

Die neue Schifflinie ist ein kleiner, aber willkommener Beitrag zur besseren Erschliessung der Bodenseeregion für einen noch attraktiveren Tourismus. Noch schöner wäre es, würde schon eine Ringlinie der Eisenbahn rund um den Bodensee existieren. Hoffentlich kommt diese vor der nächsten „Seegfrörni“!

Internet: Schweizerische Bodensee-Schifffahrt
www.sbsag.ch

Greifensee zum Entdecken

Urs Schaffer Ein Ausflug mit dem wohl ältesten noch mit Kohle gefeuerten Dampfschiff der Schweiz auf dem Greifensee ist empfehlenswert. Die Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee betreibt drei Motorschiffe, welche in den Sommermonaten planmässig verkehren. Für Extrafahrten kann das Dampfschiff „Greif“ für maximal 24 Personen gemietet werden. Das Dampfschiff Greif wurde 1895 durch Escher Wyss & Cie. in Zürich für den Greifensee gebaut. Es ist in den Jahren 1986 -1988 nach den Originalplänen restauriert und wieder mit der Originaldampfmaschine ausgerüstet worden. Ein Besuch lohnt sich auf jeden Fall.



Auf der Suche nach Stille und einem wenig bekannten Gewässer in der Region Zürich.
Bild: Urs Schaffer

„Ich bin das Tourismusbüro der Gemeinde“

Der 76-jährige Jean-Claude Durig ist die Seele der Schifffahrt auf dem Lac des Brenets im Jura.

Andreas Theiler Ein kleines Bürogebäude neben einem grossen Hotel. Vorne der Billettschalter, auf der Seite eine enge Türe, mit „Bureau“ angeschrieben. Drinnen zwei Personen, der Patron, Jean-Claude Durig, und seine Assistentin, die Enkelin Lindsay. Computer, Prospekte, Schachteln mit Material, zwei Stühle – das Reich von Jean-Claude Durig seit 1962. Damals wurde ihm von der Gemeinde angetragen, das hoffnungslos zersplitterte und wohl auch verfeindete Angebot am See auf Vordermann zu bringen. Besitzer, Bootsführer, Verkäufer, aber auch Ingenieur, der die Schiffe bis in alle Details selber entwirft; gebaut werden sie auf der firmeneigenen kleinen Werft in der angrenzenden Bucht. Kurz: Ein wahrer Patron der alten Schule, dem ich mit ein paar Worten in diesem Text nicht gerecht werden kann.

Vor zwanzig Jahren gab es noch rund tausend Restaurantplätze in der Gemeinde, heute sind es noch knapp dreihundert. „Wenn der Kunde nicht in Les Brenets essen kann und nach Estavayer ausweicht, so kommt er anschliessend auch nicht zur Bootsfahrt zum Saut-du-Doubs“, resümiert Durig ein grosses Problem. „Früher hatten wir bis zu sechzig Reisebusse pro Tag hier, dafür fehlen heute schlicht die nötigen Plätze zum Essen.“ Dazu kommt, direkt an der Grenze zu Frankreich gelegen, die Eurokrise. Neben der einzigen Gesellschaft auf Schweizer Seite, der „Navigation sur le Lac des Brenets“ von J.-Cl. Durig, gibt es noch zwei Anbieter vom französischen Ufer aus, die aber eine leicht teurere Rundfahrt anbieten.

Drei Schiffe im Einsatz

Die Reise im Schiff über den natürlich gestauten Doubs bis zum Durchbruch, eben dem Saut-du-Doubs, dauert zwanzig Minuten. Drei Schiffe sind im Sommer im Einsatz, alle 45 Minuten verlässt ein Boot die Anlegestelle in Les Brenets (NE). Bei Grossandrang fährt sogar alle zwanzig Minuten ein Schiff über den See. Entweder nimmt man auf die gemütliche Tour einen späteren Kurs zur Abgangsstation, oder man wandert in rund einer Stunde dem See entlang nach Les Brenets zurück. Aber aufgepasst: Der Höhenunterschied zur Eisenbahnstation ist beträchtlich, rund 130 Meter. Abwärts geht's – mit intakten Knien – recht rasch in einer Viertelstunde, aufwärts brauchte ich eine knappe halbe Stunde. Wer will, kann aber den kleinen Bus der Schifffahrtsgesellschaft anfordern.



Patron, Bootsführer, Verkäufer, Ingenieur: Jean-Claude Durig ist der Mann für alle Belange auf dem natürlich gestauten Doubs.
Bilder: Andreas Theiler

„Vor zwanzig Jahren hatten wir rund 120 000 Passagiere, letztes Jahr waren es nur noch knapp die Hälfte. Wir versuchen ständig, diesen Trend zu brechen, Neues anzubieten, mit den Preisen zu jonglieren. Aber im Moment ist es extrem schwierig. Zum Beispiel gibt es in der Romandie kaum noch selbständige Carunternehmen, die meisten gingen bankrott. Und damit verlieren wir die Organisatoren von Tagesreisen, müssen alles nun zusätzlich auch noch selber machen. In Frankreich organisieren Betriebe wie Peugeot oder Renault solche Ausflüge. Wenn ich hier vor dem Büro zwei Männer mit Mappe sehe, so weiss ich, die sind daran, eine Gruppenreise zu organisieren und gehe sofort hinaus, um zu versuchen, ein Geschäft abzuschliessen. Machen ich das nicht, gehen sie anderswohin.“

Keine Zusammenarbeit mit Bahnhöfen

Einzugsgebiet für den Schiffsbetrieb ist praktisch die ganze Schweiz, aus Zürich zum Beispiel können die Kunden mit dem Zug für einen Tagesausflug anreisen. Dazu bietet J.-Cl. Durig Pauschalen an, mit Essen im nebenan gelegenen Restaurant Les Rives du Doubs inklusive der Getränke sowie einer Bootsfahrt. All das organisiert er selber, „ich bin das Tourismusbüro der Gemeinde“, wie er lächelnd anmerkt. Und genau deshalb hat er auch das Büro in der eigenen Werft aufgegeben und alles neben die Bootsanlegestelle gezügelt, weil so das ganze Jahr über jemand vor Ort ist, um Interessenten,

die vorbeigehen, ansprechen oder beraten zu können.

Registriert sind unterdessen rund zehntausend Kundenadressen, dazu werden Prospekte in der Romandie verteilt, und der Chef selber besucht die Geschäfte und Hotels in einem Rayon von ungefähr dreissig Kilometern rund um seine Basis. Mailings an Carunternehmen gehen regelmässig hinaus. Mit den Bahnhöfen arbeitet der Patron nicht mehr zusammen, zu wenige sind noch bedient, als dass sich das lohnen würde. Dafür kriert er unermüdlich – er ist 76-jährig, auch wenn man ihm das überhaupt nicht ansieht – neue Angebote. Eines beinhaltet eine Bootsfahrt am Vormittag, dann das Mittagessen im Restaurant, anschliessend eine Busfahrt zu den unterirdischen Mühlen des Col-des-Roches, und schliesslich die Busfahrt zum nächsten Bahnhof für die individuelle Heimreise. Oder dank der neuen Brücke am Saut-du-Doubs ist nun der Übergang zwischen Frankreich und der Schweiz am eindrucklichsten Ort möglich, was die Kombinationsmöglichkeiten, zum Beispiel mit einer Kutschenfahrt, erhöht.

Zum Schluss: 1874 hatte es bereits zwei kleine Dampfboote auf dem Doubs, das schweizerische ein Schraubendampferchen unter dem Namen „L'Helvétie“. Und in den Computern von Durig ist ein neues Schiff fertig – was fehlt, und wohl noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, sind die nötigen Bewilligungen des BAV. Und dann werden wohl die beiden nächsten Generationen übernehmen.

Auf dem Rhein im Dreiländereck

Die Basler Personenschiffahrt (BPG) bietet Rundfahrten auf dem Rhein zwischen dem Dreiländereck (Schweiz, Deutschland und Frankreich) und Rheinfeldern an. Die Leiterin Marketing stellt das Unternehmen vor.

Luana Zurfluh Unser Unternehmen ist auf drei Pfeilern aufgebaut: Die Kurs-, Erlebnis- und Extrafahrten. Aufgrund dieser drei unterschiedlichen Kundensegmente haben wir nicht direkt Umsatzeinbrüche, sondern der Umsatz verlagert sich je nach Wirtschaftssituation auf eine der drei Sparten. Bei den öffentlichen Kursfahrten wurde die letzte Preisanpassung vor rund fünf Jahren vorgenommen. Viele Gäste weisen auch das GA oder Halbtax vor, somit profitieren sie von einer vergünstigten oder gar kostenlosen Fahrt. Im letzten Jahr konnten wir ca. 10 000 Passagiere mehr transportieren als im Vorjahr, dies auch dank der UBS-Aktion (einer Zusammenarbeit des Verbandes Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen VSSU und der UBS). Im Bereich der Erlebnisfahrten bieten wir ein sehr breites Angebot inklusive kulinarischer Höhepunkte – von gut und günstig bis gediegen und exklusiv. Unsere Gäste entscheiden selber, welche Fahrt in ihrem Budget liegt. Bei den Schiffsvermietungen, den sogenannten Extrafahrten, hatten wir 2012 leichte Rückgänge zu verzeichnen. Grosse Firmenanlässe fehlten, Grund für die ausbleibenden Fahrten sind in erster Linie die straffen Budgetvorgaben. Somit haben sich die Firmen für Lokaltäten an Land entschieden, bei welchen keine Raum- bzw. Schiffsmitte verrechnet wurde.

Mehr als ein Transportunternehmen

Mit unserer eigenen Gastronomie-Abteilung produzieren wir in einer Küche an Land und bereiten die Speisen an Bord fertig auf. Letztes Jahr konnten wir bei den Kursfahrten mehr Mittagessen verkaufen als im Vorjahr, diese positive Resonanz erfreut uns natürlich sehr. Bei den Erlebnisfahrten steht ebenfalls die Gastronomie im Mittelpunkt. Diese Themenabende können nur mit Essen gebucht werden. Auch die Extrafahrten verkaufen wir mit wenigen Ausnahmen nur mit unseren Gastronomieleistungen. Die Gastronomie ist für uns sehr wichtig, über die Hälfte des Gesamtumsatzes setzen wir durch gastronomische Leistungen um.

Wir sehen uns deshalb auch nicht einfach als Transportunternehmen. Das Freizeiterlebnis und die Kulinarik stehen bei uns stark im Vordergrund. Unser Gastronomiepersonal wird

regelmässig geschult und kennt sich fachmännisch bestens aus. Wir möchten auch in Zukunft die Gastronomie weiterentwickeln und neue Kunden erreichen.

Wir sind knapp 25 Festangestellte, verteilt auf Nautik, Gastronomie und Verwaltung. In der Saison kommen bis zu zwanzig Teilzeitangestellte dazu, fast ausschliesslich in der Gastronomie, d.h. Service und Küche. Eine Herausforderung in Sachen Personal sehen wir hauptsächlich in der Nautik: Aktuell sind bei der BPG drei Schiffsführer für unsere drei Schiffe angestellt, und wir fahren sechs Tage die Woche (täglich ausser am Montag). So entsteht sofort ein Problem, wenn ein Kapitän krankheits- oder ferienbedingt abwesend ist. Als kurzfristige Lösung können wir glücklicherweise auf ehemalige Angestellte zurückgreifen. Der Markt an nautischem Personal

spielt nicht. Geeignetes Personal zu finden ist sehr schwierig. Wir sind jedoch zuversichtlich und sind überzeugt, bald einen zusätzlichen Schiffsführer zu finden.

Um die Passagierzahlen zu erhöhen, streben wir zurzeit die Zusammenarbeit mit Carunternehmen an. In erster Linie sprechen wir den Schweizer Markt an und in einem zweiten Schritt das Einzugsgebiet von Deutschland und Frankreich. Unser Angebot im Kursfahrtenbereich ist für die Carunternehmen sehr attraktiv, da wir eine grosse Kapazität anbieten können. Zunehmend sind auch Gesamtangebote gefragt, z.B. eine Kombination von einer Schifffahrt mit einer Besichtigung oder Führung. Aktuell sind wir an der Ausarbeitung von solchen Packages und vereinbaren mit Partnern verschiedene Leistungsvereinbarungen.



„Geeignetes Personal zu finden ist sehr schwierig“: Basler Personenschiffahrt.
Bilder: BPG

Meinung

Mehr Leistung und weniger Marke sind gefragt

Warum die Schweizer Bahn mehr Wettbewerb braucht: Überlegungen zur SBB-Werbekampagne „Unterwegs zuhause“.



Anders als in der Realität: Bahnfahrt als heile Wohlfühlwelt.

Kaspar Woker Vor kurzem schrieb Thomas Harder, Geschäftsführer von Swiss Brand Experts, in der „Hotelrevue“ in einer Kolumne: „Die SBB fährt ... eine neue Imagekampagne. Plakate und Spots unter dem Motto ‚Unterwegs zuhause‘ zeigen entspannte, glückliche Bahnreisende in halbleeren Abteilen, nettes Bahnpersonal. Die Bahnfahrt als heile Wohlfühlwelt. Täglich mit dem Zug unterwegs erlebe ich eine andere Entwicklung: Eindrücklich sind Fahrplanangebot und Pünktlichkeit – aber die Züge sind zunehmend überfüllt, Stehplätze werden auf Kosten von Sitzplätzen ausgebaut, Sicherheitspersonal mit rüstungsähnlichen Schutzwesten und Pfefferspray ersetzt Servicepersonal.“

Der Kolumnist fragt sich, weshalb bei den SBB – und einem anderen Unternehmen – die rechte Marketing/Branding-Hand etwas ganz anderes tut als die linke Leistungs-Hand. Ganz einfach, weil Markenstrategien von „oberflächlich-vagen“ Werten wie Logo, Corporate-Design, Botschaften gesteuert würden, während die Leistungserbringung und -entwicklung als andere Disziplin betrachtet und geführt wird.

Widersprüche

Tatsächlich: Ungebrochene Mobilität, Langstreckenpendeln, politische Forderungen nach mehr und teuren Bahninfrastrukturen, möglichst verteilt über alle Regionen der Schweiz, prägen das Bild der Bahn auf den Hauptachsen. Derweil fordern andere Politiker, unrentable Bahnstrecken seien einzustel-

len. Solch unerfreuliche Szenarien sind bei den SBB nach aussen in der Regel durch den Infrastruktur-Chef, den effektiven Leistungs-Erbringer, zu vertreten. Klar, dass im Regionalverkehr Kantone und BAV den Ton angeben unter dem Motto: „Wir sagen, welches Bahnangebot wir bezahlen.“ Die Idee von mehr Stehplätzen auf Kurzstrecken beeinflusst dort das „branding“ der Bahn ganz direkt. Auch die aus bekannten Gründen leidgeplagte Güterverkehrssparte vermag das Image der Bahn kaum zu heben. Da soll wohl mit einer stimmigen Kampagne eine Imagekorrektur betrieben werden. Ob dies ankommt?

Die Marke SBB wurde auch den Speisewagen, Minibars oder RailAway, Turbo und Cisalpino bewusst oder notgedrungen übergestülpt. Haben die „Kundinnen und Kunden“ etwa bemerkt, dass damit das Angebot „upgegradet“ wurde? Eher nein. Mit Düften und Bildern wird jetzt in Zug-WCs eine Marke gesetzt, doch ebenso bestimmend für das Image sind auch Regional- oder S-Bahn-Züge mit nur einer (vielleicht unbenutzbaren) Toilette für alle Reisenden. Besser für die Marke sind die – mit Erfolg – „outgesourcten“, aber kostspieligen Mc-Clean-Hygiene-Centers in den grossen Bahnhöfen.

Dass es auch anders geht, zeigt die Strategie bei der Zentralbahn. Hier haben sich die SBB die Mitbewerberin LSE als Tochter zwar einverleibt, lassen ihr aber offensichtlich unternehmerische Freiheiten. Somit weiss in der Unternehmensspitze die rechte Marketing-Hand auch, was die linke Leistungs-Hand unternimmt. Sicher wer-

den deshalb Leistung und Marke in den alten Angeboten Luzern-Engelberg-Express und Luzern-Interlaken-Express übereinstimmen.

Wettbewerb guter Marken

Die gute Markenführung – Leistungsversprechen und -erbringung – gehört für jeden Produktehersteller zum A und O des Erfolgs. Für Dienstleister wie die Bahnen ist dies noch anspruchsvoller. Bei Lötschberger, Goldenpass, Bernina- oder Glacier-Express stimmen diese Elemente leidlich gut überein. Wird dies der SOB mit dem Voralpen-Express, den sie ab 2014 in Eigenregie betreibt, ebenfalls gelingen?

Es ist nicht angezeigt, noch mehr Bahnverkehr in der Schweiz unter der Marke SBB zu „branden“. Damit fallen nicht kongruente Leistungen wie die 1. Klasse bei ständig steigendem Preis (bis 70% Aufschlag) und fallendem Komfort (Sitze fast wie in 2. Klasse) als weitgehend leere Leistungsversprechungen auf die Marke zurück. In Bezug auf die Marke „Bahn“ ist in der Schweiz durchaus mehr Wettbewerb erwünscht zwischen den aktuellen Anbietern. Ansonsten bleibt es bei einem „Marken-Missverständnis“, wie dies Thomas Harder für die SBB nicht zu Unrecht anmahnt. Nicht nötig sind allerdings neue Betreiber auf den Rennstrecken wie in Österreich oder Italien. Das führt schlussendlich nur zu Preisdumping und mehr fragwürdiger Mobilität bei steigenden Engpässen, was der Marke gar nichts nützt.

Kurswechsel bei Anwendung der Billettpflicht

Die SBB wollen bei der Billettpflicht künftig kulanter sein. Damit kommen sie einer entsprechenden Forderung von Pro Bahn Schweiz nach.

Gerhard Lob Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2011 haben die SBB die Billettpflicht eingeführt. Die Philosophie lautet: Entweder hat ein Reisender ein gültiges Billet oder hat eben keines. Bei Vergehen fallen Zuschlag und Fahrpreis an, in der Regel sind das Beträge in der Grössenordnung von mehr als hundert Franken.

Auf Grund zahlreicher negativer Rückmeldungen von Bahnbenutzern nahm sich Pro Bahn Schweiz anlässlich der Delegiertenversammlung am 13. April 2013 in Ligerz dem Thema der Billettpflicht an und verabschiedete eine Resolution. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Einführung der Billettpflicht grundsätzlich positiv gewertet worden war. Doch die Hoffnung, dass das Zugspersonal die neue Regelung mit Kulanz und Augenmass anwende, habe sich nicht oder nur teilweise erfüllt: „Die Zuschläge werden rigoros erhoben und durchgesetzt, selbst dann, wenn beispielsweise ein Billett- oder Entwertungsautomat defekt war, die Übermittlung der Daten nicht geklappt hat, oder wenn aus privaten Gründen die Rückreise mit dem zu Hause elektronisch erstellten Retourbillett an einem andern als dem vermerkten Tag angetreten wird, obwohl es gleichviel wie ein normales Billett kostet, das zehn Tage lang mit beliebiger Rückfahrtmöglichkeit gültig ist.“ Auch auf Hartefälle für Kunden aus dem Ausland wurde hingewiesen.

Pro Bahn Schweiz forderte deshalb den Bund als Mehrheitsaktionär der SBB auf, dafür zu sorgen, dass bei der Bearbeitung von Reklamationen Augenmass angewandt wird und Kundinnen oder Kunden nicht automatisch als Kriminelle betrachtet werden. Ausserdem sollten Billettautomaten so programmiert werden, dass alle schweizerischen Zielbahnhöfe angewählt werden können und die Via-Verbindungen auf verständliche Art und Weise dargestellt werden.

Die Resolution von PBS löste ein grosses Echo aus und PBS-Präsi-

dent Kurt Schreiber war nach der Delegiertenversammlung viel damit beschäftigt, Medien Rede und Antwort zu stehen. Etliche Radios und Zeitungen griffen das Thema auf.

Die Diskussion blieb nicht ohne Folgen. Am 7. Mai informierten die SBB in einer Medienmitteilung über „Sofortmassnahmen für Kundinnen und Kunden“. Im Presstext wird SBB-CEO Andreas Meyer wie folgt zitiert: „Es ist richtig, dass alle unsere Kundinnen und Kunden vor der Abfahrt ein Billett lösen müssen. Ich möchte aber nicht, dass langjährige und treue Kunden für ein einzelnes Missgeschick in jedem Fall gebüsst werden. Gerade sie haben eine angemessene Kulanz verdient. Einzelne Regeln sind zu kompliziert, das müssen wir korrigieren.“

So gilt ab 1. Juni 2013 im gesamten öffentlichen Verkehr: Reisende, die ein Online- oder Mobile-Ticket gelöst haben, dieses aber nicht vorzeigen können (z.B. Akku leer, Online-Ticket vergessen, etc.), können dies nachträglich erledigen. Die Reisenden erhalten dazu vom Inkassocenter eine Rechnung über 30 Franken. Erfreulich ist auch der neue Handlungsspielraum, den die SBB dem Zugpersonal gewähren: „So haben die Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter die Möglichkeit, in begründeten Einzelfällen vermehrt Kulanz walten zu lassen.“ Und ein weiteres Versprechen: „Im Gebiet des Z-Pass wird die Wahl der Reiserouten an den Automaten sowie für Online- und Mobile-Tickets vereinfacht. Überdies wird im Gebiet des ZVV eine kostenlose Helpline an den Automaten angeboten.“



Ticketkontrolle: Mehr Handlungsspielraum für das Zugpersonal.

Bild: SBB

Wenn die Billettpflicht zur Groteske wird

PBS Die Billettpflicht führt zu grotesken Situationen. Sie wurde nämlich eingeführt, ohne dass die technischen Voraussetzungen vorhanden waren. Es gibt Automaten, welche gewisse Destinationen gar nicht angeben. Eine Reise von Waldstatt AR nach Wädenswil kann am Automaten nicht gelöst werden. Also wählt der möglicherweise bussengeschockte Reisende eine Destination, die im Zielbereich zu finden ist. Dies ist Zürich HB, Kostenpunkt einfache Fahrt: 15 Franken.

In Gossau der nächste Billettautomat: Dieser verkauft grosszügigerweise ein Billett von Zürich nach Wädenswil zum Preis von CHF 4.70. Gesamtsumme CHF 19.70. Das direkte Billett via Zürich für die gleiche Reise wäre aber für 18 Franken zu haben, so der Automat in Waldstatt denn wollte. Wie auch immer: Vom Reisenden wurden CHF 1.70, das heisst fast 10 Prozent zu viel verlangt.

Andererseits: Ein Jugendlicher fährt von Hettlingen nach Näfels. Er sollte via Thalwil dorthin reisen, nimmt aber den kürzesten und direkten Weg via Wetzikon – Rapperswil. Der ist um einen Franken teurer, obwohl kürzer. Kostenpunkt nach erfolgter Kontrolle durch die SBB: 115 Franken!

Da stellen sich nun doch Fragen: Auf der einen Seite sind eben die Transportunternehmungen (im Fall Waldstatt die Appenzellerbahn) nicht einmal in der Lage, Billette nach allen schweizerischen Bahnhöfen zu verkaufen, und auf der andern Seite wird wegen einem einzigen Franken eine Forderung gestellt, die hundertmal so hoch wie die fehlende Differenz ist. Darf nun der Reisende, der wegen des Unvermögens der Eisenbahn knapp zwei Franken zu viel bezahlt hat, eben dieser Eisenbahn auch eine hundert Mal höhere Rechnung – also 197 Franken – stellen für ungerechtfertigt erhobene Fahrpreise?

Brünigbahn begeht das 125-Jahr-Jubiläum

Von Luzern nach Interlaken Ost: Wie aus der einzigen Schmalspurbahn der SBB die Zentralbahn wurde.

Jean-Pierre Baebi Luzern ist neben einem bedeutenden Knotenpunkt am nördlichen Ausgang der Gotthardbahn auch der Startpunkt für zwei Schmalspurbahnen: der ehemaligen Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) und der Brünigbahn. Letztere war bis zum Zusammenschluss mit der LSE im Jahr 2005 die einzige Schmalspurbahn der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und führt als gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn über den Brünigpass. In Alpnachstad führt sie an der berühmten Pilatus-Zahnradbahn vorbei, in Interlaken besteht Gleisverbindung zum meterspurigen Netz der Berner-Oberland-Bahnen (BOB), die wiederum an weitere Bahnen im Jungfraugebiet anschliessen. In Meiringen schliesst die Meiringen-Innertkirchen-Bahn an und in Brienz beginnt die berühmte Dampfzahnradbahn auf das Rothorn. Nachdem sich eine 1874 konzessionierte Normalspurbahn von Brienz nach Alpnachstad finanziell nicht realisieren liess, entschied man 1880, die Brünigbahn als gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn zu bauen.

Einweihung im Jahr 1888

Bau und Betrieb wurden der Jura-Bern-Luzern-Bahn übertragen, die 1886 mit den Arbeiten begann. Bereits am 14. Juni 1888 konnte die Bahn dem Verkehr übergeben werden, wobei sie zunächst keine Verbindung zum übrigen Ei-

senbahnnetz hatte. Am 1.6.1889 erfolgte fast gleichzeitig mit der Eröffnung der Pilatusbahn die Verlängerung nach Luzern. Zu dieser Zeit verkehrte die Brünigbahn als reine Touristenbahn nur im Sommer über die Bergstrecke von Giswil nach Meiringen. Erst im Jahr 1903 wurde der Betrieb ganzjährig durchgeführt. Nach langem Streit über die Spurweite der Seelinie von Brienz nach Interlaken wurde 1913 entschieden, auch diese schmalspurig auszuführen. Verzögert durch den Ersten Weltkrieg konnte die Strecke erst 1916 eröffnet werden. Nach einer Diskussion über den Erhalt der Bahn oder den Umbau auf Normalspur wurde entschieden, die Spurweite beizubehalten und die elektrische Traktion einzuführen. Der 1941 aufgenommene elektrische Betrieb war die Grundlage für die durchgehende Modernisierung in der Folgezeit.

Neue Lokomotive entwickelt

Die Gepäcktriebwagen Deh 4/6 erlaubten es, die Höchstgeschwindigkeit auf 75 km/h heraufzusetzen. Ab 1945 wurden vierachsige Reisezugwagen in Leichtmetallbauart mit Mitteleinstiegen beschafft, denen 1954 eine zweite ähnliche Serie folgte. Wegen stark gestiegenem Verkehrsaufkommen wurden 1954 die beiden Lokomotiven HGe 4/4 I 1991 und 1992 in Dienst gestellt, die auf der Bergstrecke hauptsächlich Vorspanndienste leisteten. Wegen grosser Störanfälligkeit wurden sie 1994



Der Luzern-Interlaken Express der Zentralbahn am Lungernsee.

abgestellt. 1966-70 erhielt die Bahn insgesamt 73 Reisezugwagen einer neuen Bauserie, die anschliessend auch von den Berner-Oberland-Bahnen und von der Brig-Visp-Zermatt-Bahn beschafft wurde. Zusammen mit anderen Bahnen (FO, BVZ) und der Industrie liessen die SBB zur Modernisierung des Fahrzeugparks eine neue Lokomotive HGe 4/4 II entwickeln, die in Serie 1989 abgeliefert wurde.

Der Regionalverkehr auf den Talstrecken von Luzern nach Giswil und von Meiringen nach Interlaken wurde auf Pendelzugbetrieb umge-



1930 am Brünig und 1963 an der Kreuzung Brunnenfluh (Bild rechts).



Bilder: Sammlung M. Emmenegger



Bild: zb

stellt. Dazu wurden die vorhandenen Deh 4/6 durch Ausbau des mittleren Drehgestells mit dem Zahnradantrieb zu De 4/4 umgebaut.

Meiringen als Betriebsmittelpunkt

Die Bahn beginnt im Kopfbahnhof Luzern an einem eigenen Bahnsteig östlich der Normalspurgleise. Auf rund zwei Kilometern ist das Gleis vierschienig und wird von der normalspurigen Kriens-Luzern-Bahn mitbenutzt, die sich an der Dienststation Rösslimatt ausfädelt. Die Bahn folgt dem Ufer des Vierwaldstättersees bis Hergiswil, wo die LSE abzweigt. Das Pilatusmassiv durchquert die Bahn im 1186 m langen Loppertunnel. Anschliessend verläuft die Strecke flach über Sarnen nach Giswil. Dort beginnt der erste Zahnstangenabschnitt, der zum Lungernsee führt. An diesen schliesst der zweite Abschnitt bis zur Passhöhe Brünig-Hasliberg auf 1001 m.ü.M an. Die südliche Zahnstangenrampe verläuft durchgehend bis Meiringen, wo bis 2013 im Kopfbahnhof das Triebfahrzeug gewechselt wird.

Meiringen ist auch der Betriebsmittelpunkt der Brünigbahn mit Hauptdepot und Werkstätten. Von Meiringen verläuft die Linie relativ gerade nach Brienz, wo sie dann in eine abwechslungsreiche Trassierung übergeht. Die Bahn

überquert am westlichen Ende des Brienzersees die Aare und wird anschliessend in den Bahnhof Interlaken Ost eingeführt. Hier trifft sie auf die normalspurige BLS und die meterspurige BOB. Wie das normalspurige Netz der SBB ist auch die Brüniglinie mit Einphasen-Wechselstrom 15 kV (16 2/3 Hz) elektrifiziert. Auch die in Hergiswil anschliessende ehemalige LSE benutzt dieses System.

Konzession ausgedehnt

Durch gemeinsame Normalien und die einheitlich verwendete Riggenbach-Zahnstange ist ein Wagenaustausch zwischen der Zentralbahn und der BOB möglich. Im Güterverkehr bedienen sich die BOB der Brünig-Rollschemel zur Beförderung von Normalspurwagen bis Zweilütschinen; gleiches gilt für die Meiringen-Innertkirchen-Bahn. Bei besonderen Anlässen befuhren auch schon vor dem Zusammenschluss zur Zentralbahn LSE-Pendelzüge die Brüniglinie. Umgekehrt halfen die SBB der LSE mit Wagenmaterial auf dem Adhäsionsabschnitt bis Wolfenschiessen aus.

Am 30. Juni 2004 hat der Bundesrat die SBB ermächtigt, die Brünigbahn an die LSE zu verkaufen. Die Konzession der LSE wurde daraufhin auf die Brünigbahn ausgedehnt. Da



Logo des Jubiläums (oben) und Brünigbahn im Wandel der Zeiten. Bilder: zVg

die Brünigbahn der SBB keine eigenständige Gesellschaft war, liegt keine echte Fusion vor, sondern ein aufwändiger Zusammenschluss. In einem ersten Schritt änderte die LSE im Dezember 2004 ihren Namen in „zb Zentralbahn AG“. Daraufhin wurde eine Kapitalerhöhung vorgenommen, bei welcher die SBB Aktien zeichneten und diese durch das faktische Abtreten der Brünigbahn (Infrastruktur und Rollmaterial) liberierte. Die dadurch entstandene neue Gesellschaft operiert zwar selbständig, ist allerdings zu zwei Dritteln im Besitz der SBB.

Bahnhof Sursee auf dem Abstellgleis?

Öffentliche Medienkonferenz/Orientierung
Pro Bahn Sektion Zentralschweiz stellt ihre
Bahnhofslösung vor.

Nebst Medienvertretern sind auch interessierte
Personen eingeladen.

Dienstag, 25. Juni 2013, 18.00 Uhr
mit anschliessendem Umtrunk
Wirtshaus Wilder Mann, Unterstadt 20, Sursee



Veranstalterin:
Sektion Zentralschweiz, Hirschmattstrasse 54, 6003 Luzern

Bahnreise in eine vergangene Zukunft

Frankreich und die Schweiz sind im Jura bestrebt, die Pendler wieder vermehrt auf die Schiene zu bringen. Im Zuge dieser Bestrebungen führen die SNCF ein Zugpaar von Pontarlier über Frasne nach Vallorbe. Ein Erlebnisbericht.

Ernst Rota Nach dem Eintreffen des Busses aus Yverdon musste ich in Vallorbe bis zur Abfahrt des Zuges nach Pontarlier über Frasne rund vierzig Minuten warten. Ich benutzte diese Zeit für einen Spaziergang durch die ausgedehnte Bahnhofsanlage. Was ich sah, bedrückte mich sehr. Der einst repräsentative und grosszügige Bahnhof wirkt heruntergekommen und verlassen. Der Anbau und die Perrondächer sind notdürftig abgestützt. Das Bahnhofbuffet ist geschlossen.

Ich war froh, in den um 16.35 Uhr einfahrenden Triebwagen der SNCF einsteigen zu können. Der Zugschef war sehr freundlich und teilte mir mit, dass der seit Dezember 2012 fahrende Zug rege benützt wird. Täglich pendeln zwischen 30 und 60 Personen zwischen Frasne und Vallorbe. Der Zug setzte sich um 16.52 Uhr pünktlich in Bewegung und traf nach knapp zwanzig Minuten in Frasne ein. Unterwegs hatte ich Gelegenheit, mich im Führerstand des teilweise mit 130 km/h fahrenden Zuges vom guten Gleiszustand der ursprünglich doppelspurigen Strecke zu überzeugen. Ausser vier oder fünf TGV in jeder Richtung und wenigen Güterzügen ist unser Zug der einzige Personenzug auf der landschaftlich reizvollen Strecke zwischen Vallorbe und Frasne. Die beiden Stationen unterwegs wirken gepflegt, werden aber nicht mehr bedient.

Mehrere Stationsbeamte in Frasne

In Frasne wechselte der Zug die Fahrtrichtung. Während des Aufenthaltes von knapp zehn Minuten Dauer streifte ich durch den gepflegten und sauberen Bahnhof. Auffallen ist mir in Frasne, dass der Zug von einem Stationsbeamten abgefertigt wurde. Auch das Stellwerk war von einem Mitarbeiter besetzt. Zudem war ein weiterer Mitarbeiter der SNCF präsent.

Auch die anschliessende Fahrt nach Pontarlier durfte ich im Füh-

rerstand mitverfolgen – auch dieses Gleis ist in einem guten Zustand und konnte von unserem Triebwagen teilweise mit 115 km/h befahren werden. Nach weiteren zehn Minuten traf ich in Pontarlier ein. Auch dieser Bahnhof hat glanzvollere Zeiten erlebt. Vor dem Bau der direkten Verbindung von Vallorbe nach Frasne fuhren alle Züge nach Paris von Vallorbe über Jougne nach Pontarlier. Zudem bestand früher

eine Bahnlinie von Pontarlier nach Gilley mit Anschluss nach Besançon.

Wie Vallorbe verfügt Pontarlier über ausgedehnte Anlagen für den Güterverkehr. Diese sind jedoch im Gegensatz zu Vallorbe nicht mehr benützbar. Hingegen präsentieren sich die Anlagen für den Personenverkehr besser als in Vallorbe. Zwei Schalter waren bedient, was in Anbetracht der wenigen Züge eher erstaunt.

Zwischen Pontarlier und Frasne bzw. Dole verkehren nebst einem TGV pro Richtung einige regionale TER-Züge.

Verwahrloster Zug

Eher ernüchternd war die Rückreise von Pontarlier nach Neuenburg mit einem Regioexpress der SBB. Der von Bern herkommende EW-II-Pendelzug mit fünf Wagen war zuerst nach Frasne gefahren, um dort den Anschluss an den TGV nach Paris herzustellen. In Pontarlier stiegen knapp ein Dutzend Passagiere aus und neben mir drei Personen ein. Der Zug wirkte verwahrlost, und praktisch in jedem Abteil lag eine Gratiszeitung in deutscher Sprache. Bei meinem Gang durch den Zug zählte ich 18 Passagiere. Einem Zugbegleiter begegnete ich nicht. Und dieser Zug stellt in Frasne den Anschluss vom TGV für Passagiere nach Pontarlier und Neuenburg her – eine penible Visitenkarte für die SBB. Dann doch lieber Easy Jet.

Auch der Zustand des Geleises zwischen Pontarlier und Les Verrières passte zum Zug. Die Fahrt war bedeutend unruhiger als auf den ersten beiden Teilstrecken. Nostalgiker mögen sich an der Melodie der Räder erfreuen. Zusammenfassend: Eine Reise mit Licht und Schatten. Hoffen wir, dass der kleine Zug bald weitere Kollegen haben wird und der Zugsverkehr in diesem Teil des Jura eine Renaissance erlebt.



Deprimierender Eindruck: Das einst prächtige Bahnhofsgebäude in Vallorbe.
Bild: Ernst Rota



Zwischen Zürich und dem Tessin müssen bald Umwege gefahren werden: IC-Neigezug.

Bild: SBB

Spitzkehre oder Spange am Zugersee

Die Sanierung der Einspurstrecke von Zug nach Arth-Goldau ab 2016 wirft eine Reihe von Fragen auf.

Jean-Pierre Baebi 2016 geht der Gotthardbasistunnel in Betrieb. In den beiden Jahren danach wird die einspurige Strecke von Zug nach Arth-Goldau am Ostufer des Zugersees von den SBB saniert und mit einem zusätzlichen Doppelspurabschnitt ergänzt. Damit sollen der Halbstundentakt von Schnellzügen zwischen Zürich und dem Tessin sowie Verbesserungen beim S-Bahn-Angebot ermöglicht werden. Die Kosten sind auf rund 200 Millionen Franken veranschlagt, je zur Hälfte für den Doppelspurausbau und die bauliche Sanierung des Trassees, das durch ein geologisch heikles Gebiet verläuft.

Kontrovers ist noch die optimale Lage des neuen Doppelspurabschnitts. Zu Unrecht auf weniger Aufmerksamkeit ist bis anhin das Konzept gestossen, gemäss dem die SBB den Verkehr zwischen Zürich und Schwyz, Uri sowie dem Tessin während der Bauarbeiten abwickeln wollen. Die Schnellzüge von Zürich über Zug ins Tessin und nach Mailand sollen entlang dem westlichen Seeufer geführt werden und in Rotkreuz eine Spitzkehre vollführen. Die S-Bahnen von Zug nach Erstfeld würden von und nach Rotkreuz verkehren.

Die Fahrzeit der Schnellzüge verlängerte sich gegenüber der Route via Walchwil um 20 Minuten. Dadurch würde der Zeitgewinn durch die Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels von 40 auf 20 Minuten reduziert. Diese Verkleinerung des Fahrzeitgewinns, der durch das teure Bauwerk erreicht wird, erscheint faktisch und psychologisch als ungeschickt. Es verminderte sich aber nicht nur der angestrebte Attraktivitätsgewinn der Schiene gegenüber der Strasse auf der

Gotthardachse, sondern auch der Weg für Pendler aus Uri und Schwyz würde verlängert.

Vermeiden liesse sich diese Attraktivitätsminderung durch den Bau einer einfachen Gleisverbindung (Spange) zwischen den von Zug und von Arth-Goldau her in den Bahnhof Rotkreuz einmündenden Strecken. Ein solches Bauwerk, einspurig und ohne Überwerfungen ausgeführt, kostete nach SBB-Angaben 16 Mio. Fr. (provisorische Variante) bis 24 Mio. Franken (definitive Variante). Würde es in definitiver Form errichtet, erleichterte es dauerhaft die Umleitung oder Führung von Zügen zwischen Zug und Arth-Goldau am Westufer des Zugersees. Die SBB führen gegen diese Variante Kapazitätsengpässe zwischen Zug und Rotkreuz an, welche die Fahrt der Gotthardzüge trotz Spange verzögern würden.

Problematisch ist auf diesem dannzumal gänzlich doppelspurigen Abschnitt wohl weniger die absolute Kapazität als die Fahrplanelage der Züge. Legt man die verhältnismässig günstigen Bau- und Unterhaltskosten einer einspurigen Spange bei Rotkreuz und ihren faktischen, aber auch psychologischen Nutzen für die Gotthardachse in die Waagschale, so rechtfertigt sich ein temporär an diese Lösung angepasstes Konzept für den Fahrplan zwischen Zug und Rotkreuz. Gotthardzüge zwischen Zürich, dem Tessin und Mailand, die in Rotkreuz eine Spitzkehre samt längerem Aufenthalt einlegen, entsprechen einem Betriebskonzept, wie es vor Inbetriebnahme der Strecke von Zug über Walchwil nach Arth-Goldau im Jahre 1897 üblich war.

Die öV-Kolumne

ÖV und Religion

Gerhard Lob Ehrlich gesagt: Der Zusammenhang zwischen öV und Religion ist bisher wenig erforscht, auch wenn der öV für manche Nutzer eine Art Religion ist.

Doch darum geht es hier nicht. Vielmehr sprechen wir kurz vom neuen Papst Franziskus, der sich als begeisterter Anhänger von öffentlichen Verkehrsmitteln geoutet hat. Was grundsätzlich erfreulich ist. Als Erzbischof in Buenos Aires fuhr er jedenfalls stets mit dem Bus oder der U-Bahn, in Rom kann er dies nun nicht mehr tun. Was weniger erfreulich ist. Das Sicherheitsdispositiv lässt dies nicht zu.

Trotzdem hinterlässt Franziskus in Sachen öV Spuren. Denn nach seiner Wahl im März durfte das staatliche italienische Eisenbahnunternehmen frohlocken. 40 Prozent mehr Passagiere pilgerten gemäss Trenitalia auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Rom. So fördert der neue Papst den öV.

Nachdenklicher als in den Medienmitteilungen von Trenitalia geht es hingegen bei den „Bahngleichnissen“ zu, die uns Abt Martin Wehrlen vom Kloster Einsiedeln über den Kurznachrichtendienst Twitter regelmässig zukommen lässt. Dabei sind seine Weisheiten sicherlich nicht nur für Gläubige von Interesse.

Wir gestatten uns, hier einige Kostproben zu präsentieren:

„Auch ein pünktlich gestarteter Zug kann genährte Hoffnungen enttäuschen“, twitterte er beispielsweise Ende Mai.

„Ein einzelner Zug darf den Kurs nur wechseln, wenn das ganze System darauf vorbereitet ist.“ – „Gut angegangen machen selbst Pannen Bahn frei für Lob.“ –

„Selbst ein kleiner Zug kann den nötigen Abstand schenken.“

Es versteht sich von selbst, dass seine Bahngleichnisse nicht immer unwidersprochen bleiben dürften. Zum Beispiel dieser Tweet: „Kinder bringen Leben in jeden Ruhewagen.“ Bei anderen dürfte die Zustimmung gross sein: „Glücklich, wer mit Verspätung ankommt und trotzdem nach erwartet wird.“

Zwiespältige öV-Politik

Mit dem Fahrplanwechsel vom Juni 2014 in Zusammenhang mit der Eröffnung der ersten Etappe der Durchmesserlinie Zürich setzen die SBB und der Kanton Glarus auf eine seltsame öV-Politik. Die Erfolgsmarke GlarnerSprinter verschwindet.

Hans Schärer Der GlarnerSprinter wird im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich vom Regioexpress (RE) zur S-Bahn zurück gestuft. Bei der neuen S25 wird auch die Haltepolitik gegenüber dem ursprünglichen RE geändert. Aktuell kommt als zusätzlicher Halt Wädenswil dazu. Grund für die Deklassierung könnte folgender sein: Die Haltepolitik der S25 wird später in Etappen der S2 angeglichen und bedient zwischen Pfäffikon SZ und Ziegelbrücke alle Stationen. Damit liessen sich eine S2 und ein Shuttlezug (S27) pro Stunde auf diesem Streckenabschnitt einsparen. Das würde vor allem den Kanton Schwyz von Abgeltungskosten entlasten. Zudem fährt die S2 zwischen Sieben-Wangen und Ziegelbrücke durch und hat in Ziegelbrücke keinerlei vernünftige Anschlüsse mit einer Ausnahme, nämlich dann, wenn einmal pro Stunde an Wochenenden die S2 bis Unterterzen verkehrt. Da könnte die SBB viele unproduktive Leistungskilometer einsparen.

Fahrplankonzept der S25 nicht optimal

In Schwanden hat die S25 einen geplanten Aufenthalt von 8 Minuten (mangels Kreuzungsmöglichkeit) und die Anschlüsse zwischen Elm und Linthal verschlechtern sich erheblich. Zudem hat die S25 auch keine Anschlüsse in Ziegelbrücke aus Richtung Linthal nach Sargans und umgekehrt. Dieser Umstand führt dazu, dass die Frequenzen in den Zügen auf dem Abschnitt Schwanden – Linthal abnehmen werden. Da liegt die Vermutung nahe, dass der Kanton Glarus und die SBB diese Frequenzabnahme mit dieser unmöglichen Fahrplangestaltung bewusst herbeiführen wollen. Man kann dann, etwa 2015, wenn der Güterverkehr auf der Schiene nach Linthal (AXPO Pumpspeicherverk, Linthal 2015) wegfällt, die Bahn auf dem Abschnitt Schwanden – Linthal stilllegen und auf Bus umstellen. Die Umstellung auf Bus, wäre dann mit der im Voraus geplanten schwachen Auslastung zu begründen, zumal die Gefässgrösse mit den DPZ im hintersten Glarnerland überdimensioniert und dementsprechend teuer ist.

Investitionen in die Zukunft

Bis ins Jahr 2015 wollen die SBB in die Bahnhöfe Näfels-Mollis (17,9 Mio.), Netstal (12,5



GlarnerSprinter in Ziegelbrücke.
Bild: Hans Schärer

Mio.) und Glarus (22,5 Mio.) investieren. Auch Ennenda und Mitlödi erhalten behindertengerechte Perronanlagen. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf rund 64 Mio. Franken. Das Ziel ist es, die Bahnstrecke zwischen Ziegelbrücke und Schwanden voll zu automatisieren. Der Billettschalter in Glarus soll geöffnet bleiben, vermutlich nicht mehr während der ganzen Betriebsdauer. Auffallend ist, dass zwischen Schwanden und Linthal keine weiteren Investitionen geplant sind, das deutet darauf hin, dass die SBB wohl kein grosses Interesse an diesem Streckenabschnitt haben und diesen auf einem absoluten minimalen Standard belassen wollen. In Nieder- und Oberurnen bleibt die gefährliche Situation bestehen. Zugpassagiere müssen immer die Gütergleise überqueren und dieser unbediente Bahnhof entspricht mit dem eisernen, provisorischen Nottritt an der Bahnsteigkante auch nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz. Diesen schwach frequentierten Bahnhof könnte man auch stilllegen, indem man Nieder- und Oberurnen nicht nur teilweise, sondern generell mit dem Bus erschliessen würde.

Gegenüberstellung verweigert

Mehrere Bürgerinnen und Bürger, unterstützt von verschiedenen Parteien und Organisationen, reichten einen Memorialsantrag „Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz“ zuhanden der Landsgemeinde ein. Bei der Beratung im Landrat (Kantonsparlament) wurde beantragt, den Memorialsantrag

erst 2012 materiell zu behandeln, zusammen mit der angekündigten öV-Vorlage der Regierung. Die vorzeitige Ablehnung des gutgemeinten Antrags ist möglichst zu vermeiden, so die Begründung. Regierungsrat und Landrat lehnten allerdings diesen Antrag ab, weil sie keine Gegenüberstellung des Memorialantrages und dem Angebotskonzept 2014 des Regierungsrates an derselben Landsgemeinde wollten. Der Antrag aus dem Volk wurde dann an der Landsgemeinde 2011 knapp abgelehnt. Eine Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ist den Versprechungen von Regierung und Parlament gefolgt. Dem öV-Konzept 2014 des Regierungsrates wurde dann an der Landsgemeinde 2012 zugestimmt. In der Vorlage ist allerdings auch der Passus enthalten, dass nach drei Jahren überprüft wird, ob die Erwartungen (Mehrfrequenzen) auch erfüllt worden sind. Allenfalls wird dann das Konzept optimiert werden müssen, was durchaus einen Angebotsabbau beinhalten kann. Alle politischen und privaten Vorstösse im Kanton Glarus zum Angebotskonzept 2014 deuten darauf hin, dass die Vorlage 2011 nicht vor dem Volk gescheitert wäre, wenn man im Detail gewusst hätte, was das öV-Konzept 2014 wirklich bringt.

Hinweis der Redaktion: Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe war der definitive Fahrplanentwurf noch nicht im Internet aufgeschaltet und die Interpellation vom Regierungsrat des Kantons Glarus noch nicht beantwortet.

Selbst London im Visier

Interview mit Alain Barbey, CEO der Betriebsgesellschaft TGV Lyria, welche für die Bahnverbindungen zwischen der Schweiz und Frankreich verantwortlich ist.

InfoForum: Herr Barbey, Sie waren früher bei der mittlerweile eingestellten Cisalpino AG tätig. Bei TGV Lyria scheint alles besser zu funktionieren als damals mit Cisalpino ...

Alain Barbey: Ja und Nein. Bei Cisalpino, heute EC, funktionierte die Beziehung zu den Mutterhäusern nicht, das heisst zu SBB und Trenitalia. Trenitalia-Chef Moretti war sehr auf den nationalen Markt fokussiert. Aber es war nicht alles schlecht. So war Cisalpino sehr in den nationalen Service integriert. Das ist mit TGV Lyria nicht der Fall. Diese Züge sind sehr geschlossene Systeme, vor allem bis Genf. Die Strecke Basel-Zürich ist immerhin recht gut integriert.

Sind Sie mit der Entwicklung der Passagierzahlen zufrieden?

Eindeutig. Wir konnten in den letzten drei Jahren ein Wachstum von 34 Prozent verzeichnen. Wir zählten 2012 fast 4,5 Millionen Passagiere bei einem Gesamtumsatz von zirka 415 Millionen Franken. Wir fahren 23 Verbindungen pro Tag in beide Richtungen, vor allem im Verkehr mit Paris. Aber auch Marseille, Nizza und Montpellier sind dabei. Wir sind für alle TGV-Linien verantwortlich, die von der Schweiz nach Frankreich führen.

Welche Strecke ist im Bezug auf die Passagierzahlen am wichtigsten?

Immer noch Genf-Paris mit 1,5 Millionen Fahrgästen pro Jahr. Doch auch Paris-Basel-Zürich entwickelt sich sehr gut. Dort zählen wir gut 700 000 Fahrgäste. Die Franzosen fahren lieber in die französische Schweiz – nach Genf und Lausanne. Das ist aus sprachlichen Gründen auch zu verstehen.

Der Erfolg des TGV Rhin-Rhône geht aber zu Lasten des TGV Bern-Neuenburg-Paris.

Das ist so, denn Fahrgäste aus Bern reisen vermehrt über Basel, weil es schneller geht. Die Fahrzeit ist eine halbe Stunde schneller als die direkte Linie. Deshalb ist die Passagierzahl via Neuenburg um 35 Prozent zurückgegangen. Im Sommer wird entschieden, ob die direkte Verbindung via Neuenburg bestehen bleibt.

Wie steht es um die direkte Verbindung bis Interlaken?

Sie wird genutzt, in bescheidenem Ausmass. Wir zählen zirka 30 Fahrgäste täglich, die von Paris bis Interlaken fahren.

Interessieren sich die Schweizer stärker für Frankreich oder umgekehrt die Franzosen mehr für die Schweiz?

Das Interesse ist gegenseitig. Aber man muss bedenken, dass Paris die meistbesuchteste Stadt der Welt ist. Dazu kommen noch viele Business-Kunden. Wir können aber feststel-

len, dass die Franzosen vermehrt auch an der Schweiz interessiert sind. Wie erwähnt eher an der französischen Schweiz, doch auch Kulturstädte wie Zürich und Basel sind sehr im Kommen. Die Franzosen wollen am Wochenende etwas unternehmen, beispielsweise eine Ausstellung bei der Fondation Beyeler besuchen. Dank TGV Lyria haben wir einen neuen Korridor für französische Gäste in Richtung deutsche Schweiz geschaffen. Das konnten wir auch bei den Tickets für Besuche an Weihnachtsmärkten, wie in Basel, merken. Wir dachten an 500 Interessierte, am Ende waren es 1800.

Welche Projekte gibt es für die Zukunft?

Nach einer starken Wachstumsphase müssen wir uns jetzt stabilisieren. Flotte, Service und Verbindungen müssen optimiert werden. Daneben denken wir an Verbindungen mit Nordfrankreich, etwa Lille. Da haben wir auch schon Versuche gemacht. Und mit Kooperationspartnern wollen wir das Netz vergrössern. Zusammen mit Eurostar ist an Verbindungen nach Brüssel oder sogar London zu denken.

Interview: Gerhard Lob

Der Walliser Alain Barbey ist seit 2010 CEO der Betriebsgesellschaft Lyria. Zuvor war er u.a. lange bei Swissair und zuletzt bei der Cisalpino AG tätig.



Optimistischer Grenzgänger: Alain Barbey, Chef von TGV Lyria.

Bild: Gerhard Lob

Über Lyria

Als 2002 gegründete Gesellschaft nach französischem Recht ist Lyria SAS eine Tochtergesellschaft der Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die 74 respektive 26 Prozent der Anteile halten. Lyria ist verantwortlich für die Produktion und Vermarktung der TGV-Lyria-Verbindungen sowie für die Qualitätskontrolle an Bord der TGV-Züge, die zwischen der Schweiz und Frankreich verkehren. 2011 wurde eine Verlängerung der Geschäftsvereinbarung um weitere zwölf Jahre unterzeichnet, um die Partnerschaft zwischen SNCF und SBB im Bereich der Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen der Schweiz und Frankreich unter der Marke TGV Lyria weiter zu stärken und auszubauen. Seit 2012 fahren erste Züge im eigenen TGV-Lyria-Design.

Die NEAT – eine Fehlinvestition?

Einige grundsätzliche Überlegungen zu einem unvollendeten Bauwerk.

Ende 2016 wird mit dem Gotthardbasistunnel das zweite Grossbauwerk der NEAT in Betrieb genommen. 2019 folgt die Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels als letzte Etappe. Aber schon jetzt kann man sich fragen, ob der Bau der NEAT eine Fehlinvestition ist. Dazu gilt es, unterschiedliche Argumente gegeneinander abzuwägen. Gemäss den folgenden Argumenten ist die NEAT keine Fehlinvestition:

- Die NEAT ist ein einzigartiges Bauwerk. Planer, Ingenieure und die Bauarbeiter vor Ort haben Grossartiges geleistet und den längsten Eisenbahntunnel der Welt gebaut.
- Die Schweiz hat eine riesige Summe für die NEAT aufgewendet und die Entwicklung mit Freude und Stolz mitverfolgt.
- Der Lötschbergbasistunnel hat den Aufschwung des öffentlichen Personenverkehrs nachhaltig gefördert.

Dagegen spricht:

- Die beiden Tunnel der NEAT stehen isoliert im Raum. Qualität und Kapazität der Zulaufstrecken sind ungenügend. Vorstellungen, wie es weitergehen soll, fehlen, sind nicht bezahlbar oder nicht bekannt.
- Die Gotthardachse ist auf ihrem Hauptast keine Flachbahn.
- Die mutmasslichen Investitionen für die NEAT werden rund 25 Milliarden Franken betragen. Damit wird die Kapazität für den alpenquerenden Güterverkehr gegenüber heute um lediglich 58 Prozent gesteigert. Mit dem zur Diskussion stehenden 4-Meter-Korridor – er

soll weniger als eine Milliarde Franken kosten – ergibt sich eine weitere Erhöhung der ursprünglichen Kapazität um 40 Prozent.

- Mögliche Risiken im Süden werden jedoch nicht oder zu wenig gewürdigt. Die Erwartungen, dass Italien die Luino-Linie für den Güterverkehr ausbauen soll, sind ambitiös. Da soll der Grossteil des Güterverkehrs von einem hoch leistungsfähigen Doppelspurtunnel über eine einspurige Regionalbahn nach Süden weitergeführt werden.
- Nicht besser ist die Situation auf der Lötschberg-Simplon-Achse. Der Lötschbergbasistunnel ist ein betriebliches Nadelöhr. Er ist zum grossen Teil nur einspurig. Die Simplonlinie ist mit 25 Promille Steigung bei Weitem keine Flachbahn, und die Eisenbahnlinie entlang dem Lago Maggiore führt durch touristisch stark genutzte sensitive Gebiete.

Was wäre zu tun?

- Im Norden muss die Planung der Zulaufstrecke intensiviert werden. Aus den genannten Gründen drängt sich die Beschränkung der Massnahmen auf die Gotthardachse auf. Die Lücke zwischen Basel und Erstfeld ist so bald als möglich zu schliessen.
- Im Süden ist auf die Weiterführung der NEAT von Lugano nach Chiasso/Como zu verzichten. Dafür soll aus dem Raum Cadenazzo ein neuer Direktdurchstich nach Chiasso oder Como gebaut werden.
- Im Sinne einer Eventualplanung sind im Kanton Tessin (Chiasso oder Stabio) Terminals für

den Fall zu planen, dass Italien mit dem Bau der Zulaufstrecken zuwartet oder den mit der NEAT erwarteten Mehrverkehr nicht aufnehmen will.

- Als Ultimo Ratio könnte die Abtretung des gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehrs der Schweiz an die Deutsche Bahn erwogen werden.
- Das Wichtigste aber wäre ein Wechsel des Fokus. Die NEAT sollte auch in der Schweiz aus einer übergeordneten Optik betrachtet werden, als beste Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen. Nur so kann die NEAT ihre Wirkung entfalten. Das bedeutet aber auch, dass sich die EU an den Kosten dieser teuren Investitionen beteiligen muss.
- Zudem sollte die NEAT auch dem europäischen Personenschnellverkehr dienen. Die direkte Distanz zwischen Frankfurt und Mailand beträgt weniger als 500 km. Die Hauptachse sollte deshalb an Zürich und Luzern vorbeiführen, jedoch hochwertige Auffahrwerke im Raum Rotkreuz und Lenzburg aufweisen.

Fazit: Die Frage, ob die NEAT eine Fehlinvestition ist, bleibt unbeantwortet. Ohne substantielle Ausbauten bleibt der Nutzen der riesigen Investition beschränkt. Auch die Verlagerungspolitik liesse sich nicht durchsetzen. Der Druck, die zweite Röhre des Gotthardstrassentunnels zu bauen, würde übermächtig. Setzen wir uns dafür ein, dass die NEAT reiche Früchte tragen wird.

Ernst Rota-Sidler, Zürich

Dieseltriebwagen sind kein Problem!

Zur Debatte über die Elektrifizierung der Hochrheinbahn.

Die DB beschaffte vor wenigen Jahren neue rote Dieseltriebwagen für die Bahnstrecke Basel–Waldshut–Schaffhausen–Singen, welche auch umwelttechnisch auf dem neusten Stand sind. Dies dürfte wohl mit ein Grund sein, weshalb es der Deutschen Bahn mit der Elektrifizierung dieser Strecke überhaupt nicht eilt. Andererseits muss man sich im Klaren sein, dass neue elektrische Bahnen sehr viel Strom benötigen; der Schrei nach neuen AKWs wird laut...

Die Schweiz sollte sich deshalb davor hüten, gegenüber Deutschland immer den Zahlmeister zu spielen, nachdem Basel (mit Bundeshilfe) bereits überdurchschnittlich viel für die Tramver-

längerung nach Weil am Rhein (D) bezahlt und das deutsche Gewerbe profitiert! Was hingegen an der besagten Bahnstrecke stört, sind die miserablen Verbindungen, vor allem am Abend. Wenn ich abends das Thermalbad in Bad Säckingen besuche, das soeben erweitert wird und bis 23 Uhr geöffnet hat, bleibt mir genau eine einzige Zugverbindung nach Basel Badischer Bahnhof, nämlich um 22.20 Uhr, somit muss ich den Badebereich eine Stunde früher verlassen. Eine spätere Verbindung um 23.19 Uhr gibt es zwar, jedoch nur am Samstag.

Somit überlegt man sich, ob sich der rund zwei Kilometer lange Fussmarsch, über die

nachts wundervoll illuminierte historische Bad Säckinger Holzbrücke, hinauf zum auf schweizerischem Boden befindlichen Bahnhof Stein-Säckingen nicht besser lohnt, denn dort gibt es alle halbe Stunde – auch am späteren Abend – eine Fahrtmöglichkeit nach Basel.

Was also nützen uns auf deutscher Seite elektrisch betriebene Züge, die nur sehr spärlich verkehren? Den Entscheid zur Verbesserung, und vor allem aber die Kosten, sollten wir klar unseren deutschen Nachbarn überlassen!

Marcus Stoercklé jun., Basel

Gastrecht in Ligerz

Am 13. April fand am Bielersee die 16. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz statt.

Hans Rothen Die DV begann mit einer Schifffahrt von Biel nach Ligerz. Bei einer kleinen Verpflegung konnten Delegierte und Gäste die Schönheiten der Bielerseeegend geniessen. Im Rebbaumuseum in Ligerz angekommen, begrüsst der Präsident des Zentralvorstandes, Kurt Schreiber, die Sektionsdelegierten und Gäste. Speziell hiess er Andreas Fiechter als Gemeindepräsidenten von Ligerz willkommen, der das Grusswort der Gemeinde Ligerz überbrachte, sowie den Referenten Fredy Miller, Direktor ASM (Aare Seeland mobil AG).

Den statutarischen Teil leitete Kurt Schreiber wiederum umsichtig und straff. Der ausführliche Jahresbericht des Präsidenten wurde gewürdigt. Die Jahresrechnung passierte anstandslos. Beim Traktandum zu den Erneuerungswahlen standen die Bestätigung der Mitglieder des Zentralvorstandes (Bruno Eberle, Edwin Dutler, Thomas Lendenmann und Bastian Bommer) für zwei weitere Jahre bis 2015 an. Die Bisherigen wurden per Akklamation durch die Versammlung betätigt. Ebenso wurde der Ersatzrevisor, Olivier Maridor, für weitere zwei Jahre bis 2015 bestätigt.

Leichter Verlust im Budget

Das Budget 2013 mit gleich bleibendem Mitgliederbestand und Einnahmen von etwa 81 000 Franken sowie Ausgaben von rund 87 500 Franken und damit einen Verlust von rund 6500 Franken wurde einstimmig genehmigt. Für 2014 bleiben die Mitgliederbeiträge unverändert.

Unter dem Traktandum "Diverses" genehmigte die Delegiertenversammlung die "Resolution zur Billettpflicht bei den SBB" einstimmig (siehe Bericht Seite 13). Den Abschluss der vormittäglichen Tagung bildete das Referat "Vorstellung der ASM-Gruppe" durch ASM-Direktor Miller.

Das Apéro, zu dem die Gemeinde Ligerz die Versammlung eingeladen hatte, leitete zum Mittagessen und zum nachmittäglichen Ausflug mit dem "VINIFUNI" auf den Tessenberg nach Prêles über. Das wunderbare Frühlingswetter ermöglichte eine eindrückliche Fernsicht. Die Talfahrt wurde bei der Station Pilgerweg unterbrochen, um zu Fuss die schweizweit bekannte Hochzeitskirche Ligerz zu erreichen. Herr Fiechter weihte die Delegierten zum Tagungsabschluss in die Geschichte der Kirche und der Gemeinde Ligerz ein. Besten Dank all denen, die diesen erlebnisreichen Tag ermöglichten.



Nach der Arbeit das Vergnügen: Nachmittäglicher Ausflug mit der Standseilbahn „Vinifuni“ nach Prêles.
Bilder: Hans Rothen



Exkursion zu drei Bahnprojekten in Baden-Württemberg am 12. Oktober 2013

In Baden-Württemberg sind drei grosse Bahnvorhaben geplant. Sie werden teils kontrovers beurteilt. Das Investitionsvolumen der drei Projekte beträgt über 12 Milliarden Euro. Eines davon – Stuttgart 21 – hat hohe Wellen geschlagen und ist besonders umstritten. Anlass genug, die drei Projekte im Rahmen eines Studientags am Samstag, 12. Oktober 2013 zu besichtigen. Dabei wollen wir uns vor Ort mit den Gegebenheiten vertraut machen und die Argumente der Befürworter und Gegner kennen lernen.

Programm: Fahrt von Zürich via Schaffhausen nach Stuttgart, Besichtigung des Projekts Stuttgart 21, Fahrt nach Ulm, Orientierung über die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, Orientierung über das Neubauprojekt des Bahnhofs Ulm. Rückreise nach Zürich.

Kosten: CHF 25 (Organisation) und Baden-Württemberg-Ticket. Dazu kommt die Anreise bis Schaffhausen.

Leitung: Ernst Rota, Speerstrasse 4, 8038 Zürich, 079 666 72 66, rota-sidler@bluewin.ch.

Weitere Details auf der Homepage von Pro Bahn. Anmeldefrist: 25. September 2013.

Positive Zeichen für Luzerner Durchgangsbahnhof

130 Gäste wohnten der Veranstaltung von Pro Bahn Zentralschweiz bei, an der Ständerat Konrad Graber über die Frage „Ist der Tiefbahnhof Luzern gestorben?“ referierte.

Romeo Degiacomi Es sieht wieder besser aus für das Jahrhundertbauwerk Tiefbahnhof Luzern. Mit dem einstimmigen Ja des Ständerats im Dezember 2012, ist das Projekt Bestandteil der zweiten Ausbautetappe der Bahninfrastruktur FABI. Für diesen Erfolg brauchte es wegen der Vielzahl von Bahnprojekten in der ganzen Schweiz einige gute Argumente. „Wir gehen nicht aus der Kommissionssitzung, bis dieses Projekt in der Vorlage schriftlich erwähnt ist“, erinnerte sich der Luzerner Ständerat Konrad Graber an einer Veranstaltung von Pro Bahn am 9. April 2013 im Bahnhof von Luzern. Und die Strategie der Zentralschweizer Verkehrspolitiker ging auf.

Für den Erfolg entscheidend gewesen sei auch die Erweiterung des Projekts: „Wenn wir einen Durchgangsbahnhof bauen, ist dies überregional netzwirksam. Das heisst, nicht nur die Kapazität, sondern auch die Reisezeiten auf den Strecken Basel – Chiasso sowie Luzern – Zürich verkürzen sich deutlich“, erklärte Graber weiter. Aufgrund der Einigkeit des Ständerats ist der Krienser CVP-Politiker nun zuversichtlich, dass im Juni auch der Nationalrat der Bahnfinanzierung von 6,4 Milliarden Franken zustimmt.

Der Luzerner Regierungsrat und Finanzdirektor Marcel Schwermann betonte die Wichtigkeit eines Durchgangsbahnhofs, um die Luzerner



Machte Hoffnung: SR Konrad Graber. Bild: Romeo Degiacomi

Verkehrsprobleme zu lösen. Der Regierungsrat kann sich ausserdem eine Vorfinanzierung vorstellen. „Trotz Schuldenbremse können wir bei diesem wichtigen Projekt dem Parlament eine Sonderfinanzierung vorschlagen.“ Den Vorträgen folgte dann eine angeregte Diskussion. Das klare Bekenntnis der beiden ranghohen Politiker stimmte die Anwesenden zuversichtlich, dass dieses wichtige Zentralschweizer öV-Projekt auf Kurs ist.

Kahlschlag beim regionalen Bahnverkehr abgewendet

PBS Der befürchtete Kahlschlag im regionalen Bahnverkehr ist abgewendet: Der Bundesrat setzt die im Rahmen der Bahnreform 2.2 geplanten Sparmassnahmen deutlich weniger rigoros um als ursprünglich vorgesehen, wie Ende Mai bekannt wurde. Dies ist das Verdienst von Pro Bahn Schweiz, des VCS (Verkehrs-Club der Schweiz), der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz (IGÖV Schweiz), welche sich von Anfang an gegen diese Massnahmen engagiert haben. Die gemeinsam lancierte Petition „Gegen einen Kahlschlag im Bahnverkehr“ war Ende Februar mit mehr als 18'600 Unterschriften eingereicht worden.

Im Rahmen der Bahnreform 2.2 wollte der Bundesrat die Kantone verpflichten zu prüfen, ob Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad unter 50 Prozent durch Busse ersetzt werden könnten. Insgesamt 175 von 300 regionalen Bahnlinien wären davon betroffen gewesen. Neu sollen nun regionale Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad unter 30 Prozent alle zehn Jahre überprüft werden. Eine automatische Umstellung von Bahn auf Bus ist nicht vorgesehen. Zudem erfolgt eine Umstellung nur, wenn der Bus eine effiziente, kundenfreundliche Alternative darstellt.

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: Läuelfingen

TG: Frauenfeld

ZH: Dietikon, Dietlikon,

Dübendorf, Elgg, Rafz,

Richterswil, Schlieren,

Schwerzenbach, Thalwil,

Uetikon, Wädenswil

GA für Frührentner?

Auswertung der letzte Umfrage von Pro Bahn Schweiz.

Andreas Theiler Zwei nötige und allgemeine Vorbemerkungen zu unseren Umfragen auf der Homepage:

- Wir haben zwei Typen von Umfragen: Einerseits stellen wir Fragen, bei denen wir bereits im Voraus wissen, dass wir mit den Resultaten nach aussen auftreten wollen – beispielsweise die Umfrage zu den mit Werbung verklebten Fenstern. Andererseits gibt es Fragen, bei denen wir herausfinden wollen, ob sie überhaupt ein Bedürfnis beschreiben – beispielsweise die Umfrage zu den verschmutzten Frühzügen. Unsere am 15. Mai abgeschlossene Umfrage zur Wünschbarkeit eines GA für Frührentner gehörte zum zweiten Typ. Wenn Autoren renommierter Publikationen diesen Unterschied nicht merken und plakativ schreiben, Pro Bahn Schweiz fordere ein GA für Frührentner, dann ist dies schade. Eigentlich erwarten wir von jemandem, der schreibt, dass er auch lesen kann. Aber die Welt geht deswegen nicht unter.

- Ähnlich verhält es sich mit dem Vorwurf, wir würden die Umfragen manipulieren, um das gewünschte Resultat quasi vorwegzunehmen. Wer so argumentiert, vergisst vielleicht zwei banale Tatsachen: Wie sollten wir mit unseren beschränkten personellen Ressourcen dazu überhaupt in der Lage sein? Und hat jemand wirklich das Gefühl, wir würden unsere knappen Zeitbudgets für einen solchen Quatsch verwenden?

Keine deutliche Mehrheit

Nun zum Resultat. Am Schluss resultierte eine hauchdünne Nein-Mehrheit, die aber als zufällig anzusehen ist. Wesentlich für uns ist hingegen, dass sich keine deutliche Mehrheit der Mitmachenden herauskristallisiert hat. Pro Bahn Schweiz wird von sich aus das neue Angebot nicht weiter vertreten; diese Begründung haben wir ebenfalls in die Vernehmlassung zur neuen Preis- und Sortimentsentwicklung auf-

genommen. Über die Gründe der mangelnden Akzeptanz können wir auf Grund der Umfrage nur spekulieren. Ein Ansatzpunkt scheint uns in der letzten Frage enthalten. Die Begründung „Ich bin generell gegen Angebote für Senioren“ erhielt rund 46 % der Stimmen, „Ein solches Angebot würde ich sehr gerne annehmen“ dagegen nur 32 %. Analog dazu ist in der Antwort zur zweiten Frage, warum man in Frage 1 mit „Nein“ gestimmt habe, die Begründung „Es ist wieder eine Bevorzugung einer Gruppe – einige haben es nötig, andere nicht“ mit gut 50 % Anteil am deutlichsten.

Interessant ist, dass der grösste Block von Antwortenden aus der Altersgruppe 45 bis 64 Jahre stammt. Übrigens knackten wir mit diesem Thema erstmals die Grenze von 200 Mitmachenden. Alle Resultate finden sich auf www.pro-bahn.ch unter „Umfragen“. Die nächste Umfrage ab dem 15. Juni behandelt das Thema „Sicherheit“.

Mitgliederversammlung 2013 der Sektion Zürich

Jean-Pierre Leutwyler Die Mitgliederversammlung wurde am 8. April 2013 im Hauptbahnhof Zürich abgehalten. Im ersten Teil wurden die statutarischen Themen behandelt. Gelobt wurden unter anderem die Aktivitäten der Sektion, trotz der wegen Krankheit erschwerten Bedingungen im letzten Jahr. Der Präsident und der übrige Vorstand wurden wiedergewählt. Andreas Keller wird nun fest das Amt des Aktuars übertragen und Jean-Pierre Leutwyler (Aargau) wird als Marketingverantwortlicher eingesetzt. Die Pro-Bahn-Sektion Zürich ist überzeugt, mit dem neuen und wiedergewählten Vorstand

in ein erfolgreiches Jahr starten zu können. Im zweiten Teil durfte Herr Andres Türlér begrüsst werden. Er ist im Zürcher Stadtrat und leitet das Departement der Industriellen Betriebe, wo auch der öV angesiedelt ist. Seine sehr interessanten und informativen Ausführungen wurden mit grossem Interesse verfolgt und die anschliessende Fragerunde wurde eifrig genutzt. Im dritten Teil fand das traditionelle Apéro statt. Dabei ergab sich die Gelegenheit weiter zu diskutieren und sich zu vernetzen. Ein grosses Thema waren dabei wieder einmal die „Billettrollen“.



Rose und Kaktus

Auszeichnungen von Pro Bahn

Vorbildlich: Für Güter die Bahn. Hier die Bm 4/4 18427 in Zürich auf dem Gelände des ehemaligen Zollfreilagers. Das Rückbaumaterial geht dank der damaligen Einsparungen der Bevölkerung und Quartiervereine auf der Schiene weg. Das Industriegleis vom Bahnhof Zürich Altstetten ins Zollfreilager inklusiv Normalspuranschlussgleis in die VBZ ist nach wie vor in Betrieb. Hoffentlich bleibt dies so. Ab und zu ein Güterzug in der Flurstrasse lädt die Eisenbahnfotografen gerade zu ein. Deshalb geht die Rose an die Bauherrschaft und der Kaktus an die Anderen, welche Abertausende Lastwagenfahrten bevorzugen. *(Urs Schaffer)*

Kontakte

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

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

TICINO ASTUTI
Elena Bacchetta, Präsidentin
Via Pometta 8a, 6500 Bellinzona
T 076 474 21 79
elena.bacchetta@gmail.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

Bahn-Plan 2050: Mehr Tempo für die Schweiz

Das Konzept Bahn 2000 ist ein grosses Erneuerungsprojekt für die Schweizer Bahn. Das Buch «Bahn-Plan 2050» formuliert ein neues, ehrgeiziges Ziel: Die Schweiz soll endlich in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz integriert werden.

In einer Zukunftsvision werden drei Etappen vorgeschlagen, um das Bahnnetz von morgen zu realisieren: Die erste Etappe TAKT vollendet die Umsetzung des integralen Stundentakts. Die zweite Etappe FREQUENZ führt auf allen besonders stark befahrenen Abschnitten den Viertelstundentakt ein. Dabei stehen die beiden Neubaustrecken Genf — Lausanne und Olten — Zürich im Vordergrund. Die dritte Etappe TEMPO umfasst den kompletten Ausbau der West-Ost- und Nord-Süd-Achse für den Hochgeschwindigkeitsverkehr.

«Dieses Buch liest mit Gewinn, wer wissen möchte, wie sich das schweizerische Eisenbahnnetz und die darauf aufbauenden Angebote seit dem 2. Weltkrieg entwickelt haben und in welcher Richtung sie sich in Zukunft bewegen müssen, um die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Für Verkehrspolitiker ist es ein Muss.»

Ulrich Gygi, Präsident des Verwaltungsrates der SBB, im Vorwort

Autoren:

Daniel Mange
mit Jean-Pierre Ammann, Gérard Benz, Frédéric Bründler,
Michael Chatelan, Giovanni Danielli, Alain Faucherre, Nicholas Helke,
Pierre Hofmann, Eric Loutan, Jürg Perrelet, Boris Schereschewsky,
Pierre Strittmatter, Yves Trottet, Jean Vernet

Bahn-Plan 2050

Mehr Tempo für die Schweiz

Mit einem Vorwort von Ulrich Gygi

2012. 156 Seiten, mit 16 Abbildungen und 2 Tabellen, broschiert

CHF 28.–/EUR 21.–

ISBN: 978-3-7253-0994-8



Ruediger Verlag

Postfach 1753
Telefon 044 403 29 20

CH-8031 Zürich
Fax 044 403 29 21

info@rueggerverlag.ch
www.rueggerverlag.ch

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen

«Die Massnahmen werden helfen, das Klima in den Zügen zu verbessern»,

sagt Kurt Schreiber, der als Pro-Bahn-Präsident die Interessen der öV-Benutzer vertritt, im Tagesanzeiger vom 7. Mai 2013 zur neuen Kulanz der SBB bei der Billettpflicht. 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 oder Talon senden an Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Dorfstrasse 21, 3323 Bärswil.



- Pro Bahn interessiert mich. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.
- Ich melde / Wir melden folgende Personen als Mitglied von Pro Bahn an.

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

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

