

Euro 2008: Der Ball liegt bei der Bahn

Die Verantwortlichen der Fussball-Europameisterschaft 2008 wollen möglichst viele Matchbesucher mit dem öffentlichen Verkehr transportieren. Die SBB haben dazu ein Konzept erarbeitet. Pro Bahn fordert, dass die Bahn gleich die Gelegenheit nutzt, um die heute unbefriedigenden grenzüberschreitenden Verbindungen nach Österreich zu verbessern.



Euro-Design: die österreichische Taurus-Lokomotive 1116075-1 mit schweizerischem Motiv.

Bild: Edwin Dutler

Für die Fussball-Europameisterschafts-Endrunde, kurz Euro 2008, welche vom 7. bis zum 29. Juni 2008 in der Schweiz und in Österreich durchgeführt wird, muss gemäss einer Studie über die wirtschaftlichen Auswirkungen mit einem gewaltigen Besucherpotenzial gerechnet werden. So werden in den Stadien und den Public-Viewing-Zonen zwischen 2,8 und 5,4 Millionen Besucherinnen und Besucher erwartet.

70 PROZENT MIT DEM ÖV

Für die Verantwortlichen der Euro 2008 in der Schweiz und auch in Österreich ist klar: Es gilt, die von der Euro ausgelösten Verkehrsströme so um-

weltgerecht wie nur möglich zu bewältigen. Diese Aussage konkretisierte Benedikt Weibel, Delegierter des Bundesrates für die Euro 2008 und ehemaliger SBB-Chef, wie folgt: «Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, das heisst der Modalsplit, soll bei der An- und Abreise im Nahverkehr 80 Prozent, im Fernverkehr 60 Prozent betragen.» Dieses ambitionierte Ziel gab er an-



lässlich der Vorstellung des Verkehrskonzeptes bekannt. Gemäss Thomas Berger, dem Leiter Teilprojekt Infrastruktur und Verkehr der Euro 2008, ist es das Ziel, dass Gäste, Funktionäre, Medienschaffende und freiwillige Helfer grösstenteils mit dem ÖV reisen.

FAHRAUSWEISE

Der CEO der SBB, Andreas Meyer, bestätigte, dass sich die SBB seit Monaten auf das Grossereignis vorbereitet haben, und er kann folgende Fahrausweise der Euro 2008 vorstellen:

Kombi-Ticket: Jedes Matchticket ist gleichzeitig ein 36-

Stunden-Ticket zweiter Klasse für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz und in Österreich. Das heisst, dass alle Matchbesucher (es werden etwas über eine Million Matchbesucher erwartet) den gesamten ÖV in der Schweiz und in Österreich während 36 Stunden gratis benutzen können.

Euro-GA: Für den Monat Juni 2008 wird ein GA wahlweise in erster oder zweiter Klasse angeboten, welches zusätzlich zum GA-Bereich in der Schweiz in Österreich als Halbtaxabonnement gültig ist.

Fortsetzung auf
Seite 2

Inhalt

Thema: Euro 2008

Der Ball liegt bei der Bahn –
Kommentar von Pro Bahn 1-2

Aktuell

Zürich HB – Herz der SBB 3

Zürich West: Warum das neue
Tram nötig ist 5

Hintergrund

Schiene unter Wasser: Wie die SBB
in Flamatt reagierten 8

Tunnelsanierung: Die SBB «verlo-
chen» 626 Millionen Franken .. 10

International

Railteam: Die Antwort der Bahn
auf Allianzen im Flugverkehr .. 12

Die neue TGV-Strecke 13

Aus den Sektionen

Ausflug nach Zürich, Tipps aus
Basel, Versammlung in Samedan,
Flyer-Aktion in Frutigen 13-14

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz .. 2/15



Fortsetzung
von Seite 1

Halbtax: Mit einem Euro-2008-Halbtaxabonnement reist man im Monat Juni 2008 in der Schweiz und in Österreich zum halben Preis.

Host City Ticket: Für die Fahrt in die Städte Zürich, Basel, Bern und Genf werden distanzabhängige Fahrausweise zum normalen Tarif sowie zum Halbtaxtarif abgegeben, welche den Stadtverkehr der gewählten Host City beinhalten und am Folgetag bis 12 Uhr gültig sind.

Stammkunden-Fahrausweise: Die Stammkunden von SBB und ÖBB profitieren auch von den Vergünstigungen. So reisen alle GA-Besitzer und alle Halbtaxabonnenten im Juni 2008 in Österreich zum halben Preis. Und die Besitzer der Österreichcard respektive der Vorteils card in Österreich

kommen in der Schweiz in den Genuss derselben Ermässigung. Für geplante Ferien in Österreich empfiehlt sich deshalb sicher der Juni 2008.

FAHRPLANANGEBOT

Die vorgesehenen zahlreichen Zusatz- und Extrazüge können erst nach dem am 2. Dezember 2007 ausgelosten Spielplan konkret erstellt werden, folgende Grundsätze wurden jedoch bereits bekannt gegeben:

Fernverkehr: Der letzte Zug fährt 2,5 Stunden nach Schlusspfeiff vom Spielort in alle grösseren Schweizer Städte.

Regional- und Ortsverkehr:

Das Nachtangebot des Regional- und Ortsverkehrs in den Host Citys wird an den Spieltagen ausgebaut und es werden dabei keine Nachtzuschläge verlangt.

KUNDENBETREUUNG

Damit die vielen Kundinnen und Kunden während der

Euro 2008 in den Zügen und am Bahnhof kompetent betreut und informiert werden können, wird das an der Expo.02 bewährte System angewendet: Mehrere hundert SBB-Mitarbeitende werden im zusätzlichen Kundenbetreuungseinsatz sein.

EM-LOKOMOTIVE

Als Botschafter der Europameisterschaft und der Mobilität haben die ÖBB sechzehn Lokomotiven der 10 000 PS starken Taurus-Hochleistungslokomotiven von Siemens im EM-Lock bemalt.

Jedes teilnehmende

Land erhält

eine eigene,

vom jeweiligen

Staatspräsidenten

signierte Lokomotive. Auf einer Seite

ist jeweils eine Europakarte angebracht, auf der das jeweilige Land markiert ist. Die «Schweizer-Lokomotive» ist rot mit einem grossen weissen Schweizer Kreuz auf beiden Seiten. Auf einer 17. Lokomotive werden alle Teilnehmernationen an der Euro 2008 dargestellt werden.

Mit den ab dem Jahre 2009 geplanten Railjet-Pendelzügen der ÖBB werden die Taurus-Lokomotiven mit dem EC Transalpin jeweils bis nach Basel kommen. Die Ausrüstung mehrerer Taurus-Lokomotiven mit den schweizerischen Sicherheits-einrichtungen ist vorgesehen.

Edwin Dutler



Impressum

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

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

MITARBEIT

Edith Dutler, Edwin Dutler (DUT),
Aldo Hänni, Walter Lötscher, Willi
Rehmann (wr), Hans Schärer (HS),
Kurt Schreiber.

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

DRUCK

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

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

2300 Exemplare

4 x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABE

Die nächste Ausgabe
der Zeitschrift
InfoForum von
Pro Bahn Schweiz
erscheint:

Nummer 4/07:

7. Dez. 2007
(Inserateschluss:
2. Nov. 2007)

Kommentar von Pro Bahn

Nach der Meinung von Pro Bahn Schweiz bietet die Euro 2008 den SBB und der ÖBB die Gelegenheit, ihre heute unbefriedigenden grenzüberschreitenden Verbindungen zu verbessern. So sollte zwischen Zürich und Innsbruck respektive Salzburg ein Zweistundentakt mit direkten Verbindungen vorgesehen werden. Und die total unzulänglichen Verkehrsverbindungen in Richtung Klagenfurt bedürfen einer grundlegenden Überarbeitung.

Dass das Uefa-Euro-2008-GA in Österreich nur als Halbtaxabonnement gilt, ist sehr ärgerlich, zumal sein Name die Kunden irreführt. Und dass man es versäumt hat, dass das Schweizer Generalabonnement sowie die Österreichcard während der Euro 2008 im jeweiligen Partnerland voll anerkannt werden, ist mehr als ein Schönheitsfehler. Hier haben die beteiligten Bahnen ihre Hausaufgaben noch nicht gemacht.

Edwin Dutler

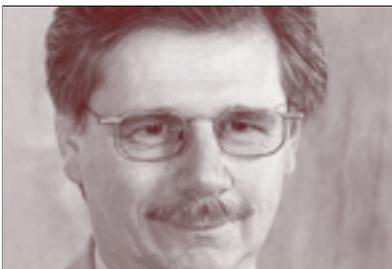


Bild: pbs

Editorial

Bei der Bearbeitung der Vorlage Gesamtschau FinöV haben wir uns immer wieder gefragt: Ist dies jetzt eine Vorlage des Finanzdepartements oder doch des Verkehrsdepartements? Zu offensichtlich sind die Bestrebungen, die Herausforderungen im öffentlichen Verkehr mit einem Minimum an Geldmitteln zu realisieren. Dabei geht es bei der ZEB-Vorlage nicht um ein laufendes Geschäft, sondern um eine Investition in die Zukunft, für unsere Kinder und Enkel. Hier gelten andere Regeln der Finanzordnung. Sonst wäre kein Vater in der Lage, für seine Familie ein Häuschen zu erwerben, und keine Firma könnte je ein Fabrikationsgebäude bauen. Bei den Investitionen geht es darum, dass sich das investierte Kapital zinsbringend auszahlt, wobei zinsbringend nicht unbedingt eine monetäre Grösse ist. Lebensqualität, Konkurrenzfähigkeit sowie attraktive Verkehrsverbindungen lassen sich nicht in Franken und Rappen messen, sind in Zukunft jedoch matchentscheidend. Auf das neue Bundesparlament wartet eine herausfordernde Aufgabe. Die Mitglieder von Pro Bahn können bei den Wahlen die entsprechenden Weichen stellen.

Edwin Dutler, Präsident

Zürich HB – Herz der SBB

Jetzt beginnen die Bauarbeiten zur neuen Durchmesserlinie in Zürich. 2013 soll der neue Bahnhof Zürich-Löwenstrasse in Betrieb genommen werden. Bis dann sind hoffentlich auch die derzeit noch offenen Kredite genehmigt.

Der Zürcher Hauptbahnhof ist das Herz der SBB. Zugegeben, hier wird ein grosses Wort geschrieben – und das noch aus der Feder eines Zürchers – und doch, es ist so. Der Zürcher Hauptbahnhof ist die Drehscheibe des schweizerischen und internationalen Bahnnetzes und muss nicht nur die laufende Nachfrage abdecken, sondern für die Zukunft gerüstet sein. Dies erklärt, weshalb der Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofs sehr viele Finanzen beansprucht.

ERÖFFNUNG UND ENGPÄSSE

Mit der Eröffnung der Zürcher S-Bahn 1990 entstand ein Verkehrssystem, das auch in Europa seinesgleichen sucht. Die erwarteten Frequenzen sind bei weitem übertroffen worden und kaum eröffnet, stand der Hauptbahnhof Zürich schon wieder an seiner Kapazitätsgrenze. Ein Nebenbahnhof bei der Sihlpost und eine vierspurige Brücke Richtung Oerlikon sollten hier Abhilfe schaffen.

Diese Vorhaben kamen bei der Bevölkerung gar nicht gut an. Der Nebenbahnhof – bald einmal «Schikanierbahnhof» genannt – war mehr als vierhundert Meter vom Zentrum des Hauptbahnhofs und der Trams am Bahnhofplatz entfernt. Dazu sollten die Brücken der Linien nach Oerlikon auf vier Spuren verbreitert werden, was zu heftiger Opposition der betroffenen Bevölkerung führte, denn diese Brücken wären sehr nahe an bestehende Wohnhäuser gebaut worden, was vor allem noch mehr Lärmmissionen ausgelöst hätte. Aber auch das

Gefühl, in einem Abstand von etwas mehr als einem Meter fünf Meter unter den durchfahrenden Zügen wohnen zu müssen, kann tatsächlich nicht als berauschend bezeichnet werden.

BEFREIUNGSSCHLAG ...

Hans Bosshard, NZZ-Journalist, und Paul Stopper, Verkehrsplaner aus Uster, hatten die kühne Idee aufgebracht, für die vom «Schikanierbahnhof» betroffenen S-Bahn-Linien vom linken Zürichseeufer und vom Glattal einen neuen Bahnhof unter den Zürcher Bahnhof zu legen. Von dort aus soll in einem weiten Bogen der Zürichberg Richtung Oerlikon unterfahren werden. Ein vierspuriger Bahnhof unter dem bestehenden Hauptbahnhof – analog zum bisherigen Bahnhof Museumsstrasse – auf der Seite Löwenstrasse (deshalb nennt sich der Bahnhof «Löwenstrasse») würde kurze Umsteigewege ermöglichen und so die genannten Nachteile eliminieren. Diese Idee galt als Variante zur beschriebenen Brückenlösung und dem Nebenbahnhof. Sie wurde dann im Zürcher Parlament mit einem Postulat von Ruedi Aeschbacher und dem Autor eingebracht und stiess auf Unterstützung. Parallel lancierte der VCS eine Volksinitiative für dieses Vorhaben, welche innert kurzer Zeit eingereicht werden konnte.

... UND MEHR KAPAZITÄT

Der auf diese Weise aufgezeugene politische Druck zeigte Wirkung. Die SBB standen dieser Lösung nicht mehr ableh-

nend gegenüber und erarbeiteten ein Projekt auf dieser Basis, wobei aber auch der lokale Fernverkehr einbezogen wurde. Ab Bahnhof Löwenstrasse sollte eine Verbindungslinie nach Altstetten gebaut werden, womit der Bahnhof Zürich auch auf der Seite Löwenstrasse um einen Durchgangsbahnhof nicht nur

Fortsetzung auf Seite 4



Bild: SBB

Drehscheibe des schweizerischen Bahnnetzes: Hauptbahnhof Zürich.

Fortsetzung von Seite 3

in Richtung Süden und Osten, sondern auch in Richtung Westen erweitert wurde. Damit wurde die Kapazität (aber auch der Preis!) schlagartig um mehr als die Hälfte vermehrt und damit wurde eine Lösung geschaffen, welche die Nachfrage über Jahrzehnte abdecken wird. Dieser Vorschlag wurde vom Zürchervolk als zukunftsweisend anerkannt: Es befürwortete 2001 den Kostenanteil des Kantons Zürich von 580 Millionen Franken mit einem Jastimmen-Anteil von 82 Prozent.

HARZIGE FINANZIERUNG

Obwohl in den Abstimmungsunterlagen zu lesen war, dass die Finanzierung des Bundesanteils gesichert sei, kamen in der Folge Probleme auf. Plötzlich galten die Zusagen des Bundes nicht mehr – wohl als Folge der dortigen Sparbemü-

Durchmesserlinie ohne Verzögerung realisiert werde. Verschiedene Vorstösse sind mit unterschiedlichem Erfolg eingereicht worden, und gegenwärtig sind 443 Millionen Franken noch nicht gesichert. Sie sollen aber aus dem Infrastrukturfonds für ordentliche Agglomerationsprojekte ab 2010 und dem Fonds für Bahngrossprojekte fliessen, sofern die eidgenössischen Räte zustimmen.

Soll nun deswegen die Bautätigkeit eingestellt und auf die Bewilligung dieser Kredite gewartet werden? Die Antwort lautet nein, denn damit würde der dringend notwendige Ausbau weiter verzögert. Ebenso ist eine Redimensionierung des Vorhabens auf S-Bahn-Standard abzulehnen, zum einen wäre damit nur dem Zürcher-S-Bahn-Verkehr gedient, zum andern entspricht dies nicht dem damaligen Entscheid des Zürchervolks. Ein Stillstand wäre vorprogrammiert.

TOUJOURS ZURICH!

Diesen Ausspruch tätigte Ständerätin Françoise Aubry aus Genf, als es um eine Unterstützung einer Motion ging, welche den sofortigen Ausbau der Durchmesserlinie in Zürich forderte. Aus lokalpolitischer Genfer Sicht mag diese Aussage zutreffen, sicherlich aber nicht für die Interessen der ganzen Schweiz, denn das Verkehrsvolumen in Zürich HB ist im Fernverkehr um mindestens um die Hälfte höher als dasjenige des nächstgrössten Bahnhofs (Basel), wie dies die nachstehenden Zahlen aus dem Jahr 2004 beweisen: Zürich 335 Züge, Basel 215, Bern 204, Lausanne 174, Genf 168.

Gleiches kann vom Regionalverkehrsvolumen in Zürich HB berichtet werden: Es ist mehr als doppelt so hoch wie

dasjenige in Bern. (Zürich 777 Züge, Bern 328, Lausanne 305, Winterthur 287, St. Gallen 159.) Diese Zahlen zeigen auf, dass Zürich tatsächlich das Herz des schweizerischen Eisenbahnnetzes darstellt, und sie münden in die Aufforderung, dass dieses Herz nicht geschwächt werden darf, sondern mit der Realisation der Durchmesserlinie gestärkt werden muss.

«Toujours Zurich – pour toute la Suisse», so wäre der Ausspruch der Ständerätin aus Genf wohl richtig(er).

SPATENSTICH IM SEPTEMBER

All dieser Probleme zum Trotz wird in diesen Tagen Regierungsratspräsidentin Rita Fuhrer die eigentlichen Bauarbeiten zur Durchmesserlinie einleiten und Roland Kobel, Gesamtprojektleiter der Durchmesserlinie, präzisiert*, dass die Bauarbeiten zum Bahnhof Löwenstrasse, am Weinbergtunnel sowie in Oerlikon noch dieses Jahr beginnen werden. Im Sommer 2008 ist Start für die Brückenbauten Richtung Altstetten und ab Herbst 2008 wird die Tunnelbohrmaschine den Weinbergtunnel von Oerlikon Richtung Limmat auffahren und zwei Jahre später den Hauptbahnhof erreichen. Damit wird die eigentliche Realisationsphase eingeleitet, so dass ab 2013 damit gerechnet werden kann, dass der neue Bahnhof Zürich-Löwenstrasse seine Wirkung zu Gunsten der ganzen Schweiz entfalten kann. Bis dann darf auch angenommen werden, dass die noch offenen Kredite genehmigt sind. Damit wird das Herz des schweizerischen Bahnnetzes auf nachhaltige Art und Weise gestärkt.

Kurt Schreiber

* InfoMagazin zur Durchmesserlinie Altstetten-Zürich HB-Oerlikon Nr. 1, 2007



Bild: SBB

InfoPoint in Zürich

Im Mai haben die SBB im Zürcher Hauptbahnhof den ersten InfoPoint der Schweiz eröffnet. Diese zentrale Anlaufstelle hilft Ortsunkundigen, sich im Bahnhof Zürich zurechtzufinden, und Bahnreisende erhalten aktuelle Informationen zum Bahnverkehr.

Mit diesem InfoPoint möchten die SBB die Kundeninformation verbessern. Deshalb befindet sich das etwas unförmige Informationshäuschen an zentraler Lage in der Querhalle des Zürcher Hauptbahnhofs. Dank seiner Höhe von fast sechs Metern und seiner auffälligen Gestaltung ist er von weitem sichtbar. Bemerkenswert und positiv betrachten wir die Öffnungszeiten: Der InfoPoint ist Montag-Freitag 6.30–21.00 Uhr und am Wochenende 8.00–20 Uhr geöffnet.

Weitere InfoPoints in den Bahnhöfen Basel, Bern und Genf sind in Planung.

Edwin Dutler



Bild: SBB

Zürich HB: Querschnitt Passage Sihlquai in Blickrichtung Limmat.

hungen. Gleichwohl wurde von den eidgenössischen Behörden die Notwendigkeit dieser Investition immer wieder bestätigt und es sind auch die Kredite gesprochen, die eine Fortführung der Bauarbeiten ermöglichen. Dies ist auch dem unermüdlichen Engagement von Regierungsratspräsidentin Rita Fuhrer zuzuschreiben, die sich an vorderster Front engagiert für die Realisation dieses Vorhabens einsetzt.

Auch die Zürcher Deputation von National- und Ständeräten (Frauen und Männern) blieb nicht untätig: Sie alle unterschrieben eine Eingabe, die fordert, dass die

Tram Zürich West – das Machbare machen

So, wie sich die Sektion Espace Mittelland für das Tram Bern West stark gemacht hat, setzt sich nun die Sektion Zürich für ein Tram Zürich West ein. Denn es ist ein weiterer Schritt hin zu einer besseren Erschliessung der Stadt.

Anlässlich der vorletzten Mitgliederversammlung der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus erster Hand über das Projekt Tram Zürich West orientieren. Projektleiter René Gürtner von den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) stellte damals das Vorhaben vor und konnte überzeugend darlegen, dass Tram Zürich West eine lohnende Investition für die Zukunft darstellt. Bereits haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich am 17. Juni diesem Vorhaben mit 70 Prozent Jastimmen zugestimmt. Diese städtische Abstimmung war nötig, weil einzelne Stimmen laut geworden waren, die fanden, es wäre besser, zuerst das Tram an den wichtigen Bahnhof Hardbrücke anzuschliessen. Überdies führe die vorgesehene Tramlinie in 300 Metern Entfernung zur bestehenden Tramlinie 4 Richtung Altstetten und die Pflingstweidstrasse bleibe eine überdimensionierte Autobahn. Grossautobusse könnten diese Aufgabe ebenfalls übernehmen und seien erst noch billiger.

WACHSTUM AUFFANGEN

Tram Zürich West wird ein aufstrebendes Quartier neu erschliessen. Bis 2015 wird sich dort die Zahl der Arbeitsplätze auf 31 000 erhöhen und die Einwohnerzahl wird von heute 5000 auf rund 7000 steigen. Dieses Wachstum kann nur durch einen leistungsfähigen Verkehrsträger – eben eine zusätzliche Tramlinie – aufgefangen werden. Die Endstation dieser Tramlinie kommt auf die Nordseite des Bahn-

hofs Altstetten zu liegen – somit sind die Züge dort bequem erreichbar.

Die Forderung nach der Anbindung des Trams an den stark frequentierten Bahnhof Hardbrücke mag verständlich sein. Sie muss aber relativiert werden, denn nur in 300 Metern Distanz findet der oder die Pendlerin die Haltestelle Schiffbau des Trams Zürich West. Diese Distanz ist zumutbar, sie lässt sich in weniger als fünf Minuten zurücklegen. Eine Tramverbindung über die Hardbrücke mit einer Haltestelle über dem gleichnamigen Bahnhof ist in Planung – das Anliegen ist also aufgenommen worden. Es ist deshalb nicht fair, wenn dieses Argument zur Bekämpfung von Tram Zürich West eingesetzt wird.

RAUM SCHAFFEN

Weiter haben Gegnerinnen und Gegner aus Teilen der SP, der Grünen und der Alternativen ausgeführt, es werde eine Tramautobahn gebaut. Ein bestehender, vierspuriger Autobahnzubringer wird schmaler, weil er mit der gleichen Breite auch die Schienen für Tram Zürich West aufnehmen muss. Es bleibt zwar für den Individualverkehr bei vier Spuren, sie werden aber enger, was bewirkt, dass die Höchstgeschwindigkeit neu auf 50 Kilometer pro Stunde beschränkt wird. Dazu wird Raum für Bäume sowie Fussgänger- und Veloverkehr geschaffen. Aus dem heute unwirtschaftlichen Autobahnzubringer entsteht eine Stadtstrasse mit einem freundlichen Ambiente. Wollen diese Kreise wirklich, dass die bestehende



Das Zürcher Tram soll künftig den Westen der Stadt besser erschliessen. Am 25. November wird über den dafür nötigen Kredit abgestimmt.

Zufahrt mit Autobahncharakter erhalten bleibt?

Insbesondere von Exponenten der SVP wurde ausgeführt, dass Grossbusse das Fahrgastaufkommen ebenso bewältigen könnten wie die Trams. Dies reduziere die Investitionen und schütze den Steuerzahler. Im Gegensatz zur Strassenbahn stossen diese Fahrzeuge nach wie vor Abgase aus und ihre Lebensdauer ist dreimal kürzer als diejenige eines Trams. Ein Cobra-Tram kann sechzig Personen mehr mitnehmen als ein Doppelgelenkautobus. Kommt dazu, dass eine Umstellung von Bus- auf Trambetrieb einen Fahrgastzuwachs von 50 bis 100 Prozent auslösen kann. All dies trägt dazu bei, dass im Kosten/Nutzen-Verhältnis das Tram besser abschneidet.

BUNDESBEITRAG AUSLÖSEN

Die Stimmbürger der Stadt Zürich haben einen Beitrag von 59 Millionen Franken bewilligt. Der Kantonsbeitrag beträgt 90 Millionen. Stimmt das

Volk auch diesem Kredit zu, so wird ein Bundesbeitrag von 45 Millionen Franken für den Kanton Zürich ausgelöst, was die Kantonssumme von 90 auf 45 Millionen halbiert. Der Bundesbeitrag kommt aber nur dann zum Tragen, wenn sowohl Stadt als auch Kanton der Vorlage bis Ende 2007 zustimmen. Dank dem seit mehr als zwanzig Jahren bestehenden Verkehrsfonds haben diese Ausgaben keinen direkten Einfluss auf die Staatsrechnung und die Steuerbelastung.

Aus diesen Überlegungen heraus bleibt der erweiterte Vorstand der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz bei seiner Unterstützung für das Tram Zürich West. Mit einem Ja an der kantonalen Volksabstimmung vom 25. November wird ein weiterer Mosaikstein zur besseren Erschliessung von Zürich eingefügt. Das Vorhaben ist eine Investition für die Zukunft, schützt die Umwelt und wird das bestehende Tramnetz auf ideale Art und Weise ergänzen. Kurt Schreiber

Erlebnis im Führerstand

Login, der Ausbildungsverbund des öffentlichen Verkehrs, öffnet seine Trainingszentren und Zugsimulatoren für Lokführer in Zürich Altstetten und Olten zeitweise für Privatpersonen. Während einer rund dreistündigen Veranstaltung werden Teilnehmer zuerst mit den Regelungen des Zugverkehrs vertraut gemacht. Anschliessend stehen Fern- und Rangierfahrten am Simulator auf dem Programm. Buchungen für Veranstaltungen sind ab sofort möglich.

pbs

Weitere Informationen/Buchungen:
www.loksimulator.ch, T 051 229 56 65

Südostbahn im Plus

Die Rechnung 2006 der schweizerischen Südostbahn (SOB) schliesst mit einem Betriebs- und Unternehmenserfolg ab. Im Personenverkehr stiegen die Frequenzen um 4 Prozent im Jahr 2006 und um 20 Prozent seit der Fusion mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) 2001. Unveränderte Abgeltungen sowie ein stagnierender Personalaufwand führten zu einem Jahresgewinn von 197 000 Franken. Kommende Herausforderungen sind ein stärkeres Engagement in der S-Bahn St. Gallen und 2008 gibt es ein attraktiveres Angebot auf dem Südnetz im Kanton

Schweyz. In den Jahren 2007 bis 2011 baut die SOB die Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig um. Geplant ist auch der dringend notwendige Umbau des Bahnhofs Biberbrugg. HS



Bild: HS

SOB-Flirt bei Wattwil

St. Margrethen

Bis Dezember wird das Bahnhofsgebäude von St. Margrethen für zwei Millionen Franken saniert. Die Schalter werden vom vorderen Teil des Bahnhofs in die Nähe der Unterführung verlegt. Im hinteren Teil entsteht ein AVEC-Shop. HS

IT08.rail

Vom 24. bis 26. Januar 2008 findet in Zürich die internationale Eisenbahnfachkonferenz IT08.rail statt. Auf dem Programm stehen ein Symposium mit Vorträgen sowie eine Exkursion zum Lötschberg-Basistunnel. pbs

Infos unter: www.it08rail.ch



PUBLICIS

Mit einem Ticket des ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) ist Ihr Schiff auch ein Bus auch ein Tram auch eine Bahn oder alles zusammen. Vernetzte Mobilität: so kommen Sie schneller, pünktlicher und entspannter ans Ziel.

EIN TICKET FÜR ALLES.



ZVV
Richtig verkehrt.

Die SBB verzichten vorerst auf Distanzzuschläge

Pro Bahn fordert Einsitz in einer Projektgruppe zur Ausarbeitung eines rationalen Regelsystems.

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hat als Vertreter der Betriebe des öffentlichen Verkehrs auf den 9. Dezember eine Preiserhöhung von durchschnittlich 3,1 Prozent auf dem Normaltarif sowie bei den Strecken- und Inter-Abonnements beschlossen. Zusätzlich werden die Preise der Generalabonnements unterschiedlich erhöht, der Durchschnittswert beträgt hier 3,6 Prozent.

Die von den SBB geplanten zusätzlichen Erhöhungen der Distanzzuschläge auf verschiedenen Strecken wurden im Vorfeld nie kommuniziert und kamen nur dank einer Tageszeitung an die Öffentlichkeit. Eine Möglichkeit, dass Kundenorganisationen wie Pro Bahn Schweiz gegen geplante Preiserhöhungen etwas unternehmen können, besteht im Gegensatz zu mehreren Ländern bei uns leider nicht. Im Gesetz ist einzig vorgesehen, dass die Unterneh-

mungen des öffentlichen Personenverkehrs dem Preisüberwachungsgesetz unterstellt sind, da sie in der Regel über eine marktbeherrschende Stellung verfügen.

Nach verschiedenen Interventionen von Pro Bahn Schweiz ist dann auch der Preisüberwacher zur Überzeugung gelangt, dass für die Dauer von einem Jahr Distanzzuschläge weder erhöht noch neu eingeführt werden. Diese Regelung zwischen den SBB und dem Preisüberwacher wurde Ende Juni abgeschlossen. Der Preisüberwacher hat dem VöV auch empfohlen, bis zu einem noch zu vereinbarenden Zeitpunkt das bestehende System der Distanzzuschläge durch ein rationales Regelsystem mit objektiven Parametern zu ersetzen. Der Preisüberwacher behält sich vor, beim Nichtzustandekommen ein solches Regelsystem vom Bund zu fordern.

Edwin Dutler



Bild: pbs

Kommentar von Pro Bahn

Pro Bahn Schweiz nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die vorgesehenen Distanzzuschläge vom Preisüberwacher vorläufig einmal abgelehnt wurden. Es geht wirklich nicht an, zum Beispiel auf den Strecken Zürich–Bern und Zürich–Winterthur Stehplätze für Stammkunden anzubieten und gleichzeitig massive Distanzzuschläge einzuführen. Hier soll zuerst das Angebot ausgebaut werden, bevor erneut aufgeschlagen wird.

Den Ersatz der Distanzzuschläge mit einem rationalen Regelsystem gemäss Vorschlag des Preisüberwachers betrachten wir als guten Ansatz. Nur sollte endlich gewährleistet sein, dass bei der Ausarbeitung einer solchen Lösung auch einmal ein Vertreter einer Kundenorganisation mitarbeiten könnte. Es zeigt sich immer wieder, dass die in einer Projektgruppe tätigen Mitarbeiter als Inhaber eines Generalabonnements die Leiden und Bedürfnisse der normalen Kunden des öffentlichen Verkehrs nicht nachvollziehen können. Wir warten gespannt auf eine Einladung zur Mitarbeit.

Edwin Dutler

Stellungnahme von Pro Bahn zur «Gesamtschau FinöV»

Eine Arbeitsgruppe von Pro Bahn Schweiz hat das Dokument Gesamtschau FinöV bearbeitet. Wir sind mit der Begrenzung auf 5,2 Milliarden Franken und einer Verrechnung mit der Neat-Überschreitung nicht einverstanden. Schliesslich werden die viermal so teuren Kosten für die Transjurane-Autobahn auch nicht mit dem Kredit für die A4 im Knonaueramt verrechnet. Mit der Streichung des Zimmerberg-Basistunnels sind wir nicht einverstanden, denn mit dem Wegfall des Hirzeltunnels entfällt der direkte Anschluss Ostschweiz Rich-

tung Süden. Der Zimmerberg-II-Tunnel ermöglicht wenigstens eine teilweise Kompensation. Mit der Streichung des Wisenbergtunnels sind wir nicht einverstanden und mit der Streichung des Brüttener-tunnels sind wir nur dann einverstanden, wenn sichergestellt wird, dass die Vierspur Effretikon–Winterthur gewährleistet ist. Mit der Ausföhrung der ZEB-Projekte soll umgehend und nicht erst 2015 begonnen werden.

Edwin Dutler

Den ausführlichen Bericht finden Sie unter www.pro-bahn.ch: Rubrik Zentralvorstand/Vernehmlassungen

Stellungnahme von Pro Bahn zum Fahrplanentwurf

In den vergangenen Wochen konnten die interessierten Kreise ihre Stellungnahme an die Kantone zum konkreten Fahrplan abgeben, der am 9. Dezember 2007 in Kraft tritt. Unsere Spezialisten im Ressort Fahrplan und die Fahrplanexperten der Sektionen von Pro Bahn Schweiz haben zusammen jede Region und jede Bahn- und Buslinie in der Schweiz auf Schwachstellen analysiert. Neben Änderungswünschen im Fernverkehr sowie bei den internationalen Zugverbindungen haben wir insbesondere im Regionalverkehr zahlreiche Verbesserun-

gen gefordert. Auch Taktlücken im Stundentakt mussten wir beanstanden, diese gehören im 21. Jahrhundert in die Mottenkiste der ÖV-Angebotsplanung.

Pro Bahn Schweiz empfiehlt den Kantonen und den Transportunternehmungen, die eingereichten Fahrplanbegehren ernsthaft zu prüfen und im Interesse der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs wenn immer möglich zu realisieren.

Edwin Dutler

Alle eingereichten Fahrplanbegehren von Pro Bahn Schweiz finden Sie unter www.pro-bahn.ch: Rubrik Ressorts/Fahrplan/Archiv/Fahrplanbegehren Periode 2008/09

Streckenunterbruch zwischen Bern und Freiburg

Auf der Strecke Bern–Freiburg mussten die Passagiere Anfang August vorübergehend auf Busse umsteigen. Pro Bahn stand mit den SBB in Kontakt, um die unbefriedigende Situation zu verbessern.



Bild: zvg

Nach dem Unwetter bei Flamatt im August.

Das Bild lässt keinen Zweifel offen: Auf dieser Strecke war kein Durchkommen mehr. Bei einem Unwetter Anfang Au-

gust hatten Wassermassen den Bahndamm bei Flamatt unterspült. Die Bahnlinie Bern–Freiburg musste unterbrochen werden, Passagiere wurden während gut zwei Wochen mit Bussen befördert. Die Reparatur des Gleisunterbaus und die Stabilisierung des Hangs werden erst im Juni 2008 abgeschlossen sein.

Mit Befriedigung nahm Pro Bahn Schweiz Kenntnis von den Massnahmen, welche die SBB ab Donnerstag, 16. August trafen, um die Konsequenzen des Streckenunterbruchs zwischen Flamatt

und Wünnewil in Grenzen zu halten. In diesem Zusammenhang trotzdem einige Informationen zu diesem Ereignis: Dank einer Intervention eines Mitglieds am Montag, dem 13. August, hat Pro Bahn mit den SBB Kontakt aufgenommen und auf die unbefriedigende Situation der damaligen Ersatzverbindungen hingewiesen, die dieses Streckenunterbruchs wegen entstanden ist. Damals haben die Vertreter der SBB bekannt gegeben, dass auch sie nach Lösungen suchten, um die Sachlage zu verbessern. Anstelle eines

Protestcommuniqués haben wir die Vorschläge der SBB abgewartet und dazu Stellung bezogen. Sie deckten sich im Übrigen mit den Vorstellungen unseres Korrespondenten (halbstündliche Weiterführung der ICN Konstanz–Biel bis Lausanne). Auf diese Weise hat Pro Bahn auf sachliche Art und Weise Stellung bezogen und damit unnötige Auseinandersetzungen vermieden. Zugegeben, dieses Vorgehen mag nach aussen als wenig spektakulär wirken, es war aber nicht minder effizient.

Kurt Schreiber

Maroggia vor Melide, Sicht von der SBB Cargo Lok Re 474 von Siemens.

Wer die Nachfrage nach Mobilität decken möchte, muss innovative Lösungen für den Nah- und Fernverkehr auf die Schiene bringen. Als Systemanbieter macht Siemens mit Rollmaterial und Bahnautomation die Bahn komfortabler, schneller, zuverlässiger und sicherer. Womit das Bahnland Schweiz laufend an Attraktivität gewinnt.

Transportation Systems

SIEMENS

Bei Bus Ostschweiz weht ein frischer Wind

Die Turbulenzen rund um die Vergabe von 17 Linien im Sarganserland haben sich gelegt. Auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember hin soll ein überzeugendes Angebot präsentiert werden.

Im Juli ist die Bus Sarganserland Werdenberg AG (BSW) gegründet worden. Damit sollen die Turbulenzen, die bei der Vergabe von 17 Buslinien im Sarganserland entstanden sind, sich um Arbeitsverträge, Haltestellen, Anerkennung von Abonnements drehen und schliesslich im Protest gegen den neuen Namen des Unternehmens gipfeln (InfoForum berichtete), ein definitives Ende nehmen.

Auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember entsteht dank der Zusammenarbeit verschiedener regionaler Unternehmen und der Einbindung in das Angebot Ostschweiz ein überzeugendes Konzept. Die neu gegründete Bus Sarganserland Werdenberg AG, die nach heftiger Kritik vom neuen Namen my-Bus absah, ist wie die RTB Rheintal Bus AG, die RTB Service AG und die WilMobil AG eine Tochtergesellschaft der

Bus Ostschweiz AG. Das frisch gegründete Unternehmen hat seinen Geschäftssitz in Sargans. Ab Dezember wird eine neue Fahrzeugflotte für die BSW im Einsatz sein. Die Auslieferung erfolgt ab Oktober, der optische Auftritt passt zur Gruppe der Bus Ostschweiz AG.

Die BSW wird für 17 Buslinien mit einer jährlichen Gesamtleistung von rund einer Million Kurskilometern verantwortlich sein. Die Linien waren im Frühling 2006 neu ausgeschrieben worden. Den Zuschlag erhielt schliesslich Bus Ostschweiz vor der Postauto AG. Dieser Entscheidung und die damit verbundenen Betreiberwechsel waren in der Region auf heftigen Widerstand gestossen. Inzwischen hat man sich einigen können: Die Postauto AG wird 6 der 17 Linien für die BSW im Auftragsverhältnis betreiben.

pbs

Der erste neue Cisalpino-Neigezug auf Probefahrt



Bild: Armin Schmutz

Verspätete Probefahrt durch die Schweiz: der neue Cisalpino-Neigezug ETR 610.

Im Juli absolvierte der erste der 14 neuen Cisalpino-Neigezüge, der ETR 610.001, in der Schweiz die ersten Probefahrten. Mit diesen neuen Neigezügen soll ab Dezember 2008 im Lötschberg-Basistunnel mit 250 Stundenkilometern gefahren werden. Weiter ist eine Tages-Direktverbindung von Zürich nach Rom vorgesehen, dank Neigetechne in der Schweiz und Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern auf den Neubaustre-

cken in Italien soll nach einer morgendlichen Abfahrt in Zürich Rom zum Mittagessen nach italienischer Zeit erreicht werden. Eigentlich hätten die Züge bereits zur Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels eingesetzt werden sollen. Die SBB machten qualitative Mängel an den Zügen verantwortlich für die verspätete Inbetriebnahme. Hersteller der Züge ist die Firma Alstom, welche die Fiat-Bahnsparte aufgekauft hat. Edwin Dutler

Ortsbus Buchs: GA doch gültig

Im InfoForum 2/07 berichteten wir über den Ortsbus Buchs. Zwischen Redaktionsschluss und Drucklegung wurde eine Medienmitteilung veröffentlicht, von der wir erst nach Druck des InfoForums Kenntnis hatten. Deshalb sind die Aussagen zu den Tarifen zu präzisieren. Hier der Auszug aus dem RTB-Communiqué vom 28. April 07: Die Tarifangaben waren bereits in der Ausschreibung festgelegt worden. Daran

muss sich die RTB halten und d.h. es gibt spezielle Buchser Billette und Abonnemente. Die Lokalzone 39 im Tarifverbund Ostschweiz bleibt aufgehoben. Jedoch wurde entschieden, dass die Ostwind-Billette und -Abonnemente auch auf dem Ortsbus gültig bleiben. Ausserdem kann man sämtliche Buchser und Ostwindprodukte bei den RTB-Chauffeuren kaufen. Das GA ist ebenfalls gültig, wobei das Halbtax nicht zur Anwendung

kommt, da die Preise des Ortsbusses ohnehin tiefer sind.

Klar ist damit nur, dass der Ortsbus Buchs ein eigenes Tarifsystem hat und dieser noch nicht wieder in den Tarifverbund Ostschweiz integriert wurde, da die Tarifzone 39 aufgehoben bleibt. Dafür, dass bereits gelöste Ostwindfahrtausweise und das GA im Ortsbus gültig bleiben, gebührt Anerkennung. Doch kann das nicht auf Dauer des Problems Lösung sein.

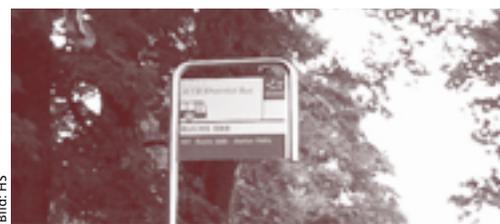


Bild: HS

Obwohl so beschriftet, nicht Teil des Tarifverbunds Ostschweiz: Ortsbus Buchs.

Pro Bahn fordert daher die Wiedereingliederung des Ortsbus Buchs in den Tarifverbund Ostschweiz. Nur so gibt es für den Kunden ein klares, übersichtliches und bequemes Tarifsystem. Es bleibt zu hoffen, dass dies bereits auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 geschieht. HS

Die SBB «verlochen» 626 Millionen Franken

Die SBB investieren in Tunnels. In den nächsten zehn Jahren werden insgesamt 626 Millionen Franken in die Substanzerhaltung und Erweiterung von 84 Tunnels gesteckt.

Im Jahr 2000 starteten die SBB das erste Tunnel-Sanierungsprogramm für rund 320 Millionen Franken, das die Sanierung und Instandhaltung von 59 Tunnels umfasste. Ein neues zweites Paket umfasst einen Kredit von 626 Millionen Franken, inklusive Sicherheitsinvestitionen in den Simplontunnel. Das zweite Tunnel-Erhaltungsprogramm umfasst 84 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 105 Kilometern. Rund 50 Prozent der Investitionen dienen der Substanzerhaltung. Die andere Hälfte der Gelder fließt in Erweite-

rungsbauten. Die SBB erweitern in 35 Tunnels die Lichtraumprofile und nehmen Anpassungen der Fahrleitungshöhe vor. Dies ermöglicht den Einsatz von Doppelstockzügen mit grösseren Passagierkapazitäten auf den Strecken Lausanne-Brig, Basel-Delémont-Biel, Zürich-Arth Goldau sowie die Zufahrt zum neuen Gotthard-Basistunnel. Die Umsetzung ist zwischen 2007 und 2016 geplant.

Für 28,5 Millionen Franken wird der Simplontunnel saniert und den neuen Sicherheitsstandards angepasst.

Dieser stellt heute trotz seiner Länge von 19,8 Kilometern – verglichen mit anderen Tunnels – kein erstrangiges Risiko dar, gemäss einer aktuellen Risikostudie. Der Tunnel besteht aus zwei getrennten Röhren, die mit 46 Querschlägen im Abstand von durchschnittlich 500 Metern miteinander verbunden sind. Im Vergleich mit dem neuen Lötschberg-Basistunnel verfügt der seit über 100 Jahren bestehende Simplontunnel aber über einen geringeren Sicherheitsstandard. Zusätzliche Installationen sollen einen ausgeglich-

nen Sicherheitslevel auf der ganzen Lötschbergachse ermöglichen.

Für 17,5 Millionen Franken werden in den beiden Tunnelröhren auf einer Länge von knapp 40 Kilometern Selbstrettungsmassnahmen (Beleuchtung, Handlauf, Fluchtweg und Beschilderung) eingerichtet. Für weitere 11 Millionen werden die bestehenden Querschläge zwischen den Tunnelröhren zu Rettungswegen ausgebaut. All diese Massnahmen werden von den SBB selbst finanziert.

Hans Schärer



CR-0709-IF

KENNEN SIE SCHON DAS RESTAURANT IN UNSEREN ZÜGEN?

**Profitieren Sie
mit Club Cisalpino:
www.cisalpino.com**

Ob Frühstück, leichte Mahlzeiten oder ein mehrgängiges Tagesmenü – Geniessen Sie die italienische Küche bei einer guten Flasche Wein im eleganten Ambiente mit südländischen Charme. Die Speisen werden für

Sie frisch zubereitet und wenn Sie ein ganzes Menü bestellen, offerieren wir Ihnen ein Cüpli zur Einstimmung. Gerne halten wir einen Platz für Sie frei. Reservieren Sie unter Tel. +41 (0)58 580 86 90.

CISALPINO

Stadler baut erste Klasse für die BDWM . . .

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM) vereinheitlicht ihre Flotte und kauft 14 neue Züge bei Stadler. Der erste der neuen mehrteiligen vollklimatisierten Niederflur-Triebzüge soll bereits im Jahre 2009 geliefert werden. Und zum ersten Mal in der Geschichte der BDWM wird den Reisenden der Komfort der 1. Klasse angeboten, jeder Triebzug hat 18 Plätze in 1. Klasse.

Die BDWM fährt heute durchgehend im Halbstun-

dentakt, zu den Spitzenzeiten von Montag bis Freitag wird dieser zwischen Bremgarten West und Dietikon zum Viertelstundentakt verdichtet. Zusätzlich verkehrt am Morgen noch ein RegioExpress ab Bremgarten nach Dietikon und am Abend wieder zurück.

Nach Ablieferung aller neuen Triebzüge können mit dem neuen Betriebskonzept bei allen ÖV-Verknüpfungspunkten optimale Bedingungen für das Umsteigen auf die

Postautos geschaffen werden. Die alten Triebwagen aus dem Jahre 1969 werden ausrangiert, die neueren fünf Triebwagen aus dem Jahre 1993 werden an die AAR Bus und Bahn nach Aarau verkauft.

Die Kosten der neuen Triebzüge belaufen sich auf 80 Millionen Franken und die Vertragsunterzeichnung erfolgt nach der Genehmigung der Kantonsparlamente Zürich und Aargau voraussichtlich im Oktober 2007. **DUT**

Bild: Angel Sanchez



Gotthard zu Fuss

Die bahntechnischen Errungenschaften der Gotthard-Bergstrecke können jetzt zu Fuss erlebt werden. Der Gottardo-Wanderweg wurde von der IG Bahnwanderweg initiiert. An gut 50 Originalschauplätzen informieren Tafeln über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft von Gotthard-Raum, Gotthard-Weg und Gotthard-Bahn.

Auf dem Gottardo-Wanderweg Nord zwischen Erstfeld und Göschenen kann auf Aussichtsplattformen beobachtet werden, wie die langen schweren Güterzüge fast unmerklich das enge Tal hinaufklettern. Man bestaunt die höchste Brücke der SBB und spaziert über den ehemaligen Bundesratsbunker.

Auf dem Gottardo-Wanderweg Süd zwischen Airolo und Biasca führt der Weg im Dazio Grande auf dem jahrhundertealten Saumpfad und man begleitet die Gotthardbahn auf ihrer Fahrt entlang der Kehrtunnels und Brücken. Es empfiehlt sich, den Gottardo-Wanderweg in Etappen zu erkunden. Informationstafeln und Wegweiser unterwegs sowie ein neuer Wanderführer geben weitere Auskünfte.

Edith Dutler

Der Weg im Internet:
www.gottardo-wanderweg.ch

. . . und Triebzüge für die Berninabahn



Bild: Stadler Rail Group

Die fünf ersten neuen Triebzüge der Rhätischen Bahn sollen im April 2010 einsatzbereit sein.

Die Rhätische Bahn (RhB) kauft 15 Zweispannungstriebzüge für den Einsatz auf der Gleichstromlinie über den Berninapass sowie für das Stammnetz. Die bei Stadler Altenrhein bestellten Triebzüge werden auch die berühmten Bernina-Panoramazüge von Chur nach Tirano über die höchste Eisenbahntransversale der Alpen ziehen. Dazu sind diese mit komfortablen Erst- und Zweiklassabteilen ausgerüstet, wobei die Erstklassab-

teile an der Spitze direkt hinter dem Lokomotivführer eine attraktive Aussicht auf die Strecke bieten. In der Mitte des Triebzuges befindet sich ein Niederflurbereich, welcher auch behinderten Passagieren eine komfortable Reise ermöglicht. Die Zugkraft der Triebzüge mit einer maximalen Anhängelast von 140 Tonnen über den Berninapass erlaubt es, ohne Doppeltraktion oder Vorspann auszukommen. Die RhB zahlt für diese

Züge 150 Millionen Franken. Es ist vorgesehen, die ersten fünf neuen Triebzüge im April 2010 in Betrieb zu nehmen, damit das 100-Jahr-Jubiläum der Berninalinie bereits mit den neuen Zügen gefeiert werden kann. Die restlichen zehn Triebzüge werden dann gestaffelt bis spätestens 2011 ausgeliefert und diese sind teilweise auch für die Strecke Chur-Arosa beziehungsweise Landquart-Davos vorgesehen. **Edith Dutler**

Railteam: Bahngesellschaften spannen zusammen

Analog zum Flugverkehr schmieden nun auch Bahngesellschaften Allianzen. Das war längst nötig, findet Pro Bahn.

Im Juli unterzeichneten sieben der wichtigsten Bahngesellschaften (Deutsche Bahn, SNCF, SNCB, NS Hispeed, ÖBB, SBB und Eurostar UK sowie ihre Tochtergesellschaften Thalys und Lyria) die Gründungsurkunde von Railteam. Ziel dieser Allianz analog dem Flugverkehr ist es, die Angebote der Bahnen besser zu vernetzen und die Reisen in Hochgeschwindigkeitszügen einfacher zu machen.

Die Reisenden sollen von vereinfachten grenzüberschreitenden Buchungen und von gemeinsamen Bonusprogrammen profitieren. Das



Bild: Railteam

Sieben Bahngesellschaften beteiligen sich an der Allianz, darunter auch die SBB.

Umsteigen wird durch mehrsprachige Informationen erleichtert. In einem ersten Schritt werden in Bruxelles, Köln, Frankfurt, Stuttgart und Lille Railteam-Infopoints eingerichtet. Auch die Fahrpläne der Hochgeschwindigkeitszügen

sollen besser aufeinander abgestimmt werden. Verpasst ein Reisender den Anschluss aufgrund einer Verspätung, kann er unabhängig von der gelösten Fahrkarte den nächsten Zug benützen. Alle Railteam-Kunden sollen die über 30 Lounges in Europa benützen dürfen, auch in Zürich soll eine Lounge angeboten werden.

Um den Erwerb von internationalen Fahrausweisen zu erleichtern, investieren die

Bahnen rund 50 Millionen Franken in eine gemeinsame Vertriebsplattform. Ab etwa 2009 sollte es möglich sein, europaweit zu buchen sowie Reservierung und Zahlung über jede Partnerbahn in einer einzigen Transaktion vorzunehmen.

An den Tarifen soll sich einmal vorläufig nichts ändern, doch es heisst, die Billigflieger könnten sich auf einen Preiskampf gefasst machen.

Edwin Dutler

Kommentar von Pro Bahn

Die Gründung einer Allianz der europäischen Bahnen ist sehr zu begrüssen. Dieser Schritt wäre eigentlich seit der Einführung von grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitszügen notwendig gewesen und ist seit zehn Jahren überfällig. Die europäischen Bahnen haben hier geschlafen, jede kochte ihr eigenes Süppchen.

Dass der Fahrgast auf internationalen Fernverkehrsstrecken wie Köln-Bruxelles, die von verschiedenen Bahnen betrieben werden, bei Verspätungen eines Zubringerzuges dann von einer «Partnerbahn» nicht mitgenommen werden sollte, hat der Schreiber selbst erlebt. Da werden mit Railteam eigentlich nur Selbstverständlichkeiten realisiert.

Bemerkenswert ist auch, dass bei Railteam zwei der grössten Anbieter von Hochgeschwindigkeitszügen fehlen. Die italienischen Bahnen Trenitalia und die spanischen Bahnen Renfe sind nicht dabei. Die Einsicht dieser zwei Länder, in einem gemeinsamen europäischen Projekt mitzuwirken, scheint wieder einmal klein zu sein. Gerade für die Schweiz, welche im Zentrum von Europa liegt, ist das Fehlen von Italien beziehungsweise von Cisalpino und Trenitalia sehr ärgerlich. Hier sind Nachbesserungen fällig.

Edwin Dutler

STADLER
Cleveres Lösungen auf der Schiene

**Damit Bahnfahren
Spas macht.**

Stadler Rail Group
Bahnhofplatz
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Telefon +41 (0)71 626 21 20
stadler.rail@stadierrail.ch
www.stadierrail.com



TGV Rhin/Rhône ist auf gutem Weg

Die französischen Staatsbahnen rüsten sich für die Eröffnung und kaufen 80 neue TGV-Duplex.

Eine Besichtigung der Arbeiten auf den zahlreichen Baustellen macht deutlich: Mit dem Beitrag der Schweiz von 100 Millionen Schweizer Franken aus dem Fonds für die Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird aktiv gearbeitet.

In weniger als fünf Jahren soll die 140 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Mulhouse und Dijon quer durch den schwach besiedelten Französischen Jura erstellt werden. Die hügelige Landschaft wird dank den vielen Brücken und immensen Geländeinschnitten mit wenigen Kurven praktisch gerade durchschnitten, eine Baumethode, die in der dichtbesiedelten Schweiz undenkbar wäre. Die Eröffnung ist für das

Jahr 2011 geplant und Paris soll dann erneut 30 Minuten schneller mit der Schweiz verbunden sein. Es ist dann auch möglich, über die heute stillgelegte Strecke von Delle bis zum neuen TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard eine Umsteige Verbindung aus dem Jura zum TGV zu schaffen. Auch für die Verbindungen von Basel und Zürich in Richtung Lyon und Südfrankreich wird die Neubaustrecke Rhin/Rhône beachtliche Reisezeitverkürzungen mit sich bringen.

Damit bei der Einweihung der neuen Strecke genügend Rollmaterial vorhanden ist, hat die SNCF 80 weiterentwickelte Doppelstock-TGV bei Alstom bestellt mit einer Option für weitere 40 Einheiten.

Die Triebköpfe der neuen Züge werden dabei unweit der Schweizer Grenze produziert, und zwar in Belfort. Die neuen Züge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 320 Stundenkilometern und die Strom- und Sicherheitseinrichtungen sind für die Länder Frankreich, Deutschland, Luxemburg und die Schweiz vorgesehen. Diese neuen TGV sind behindertenfreundlich eingerichtet und sollen sich durch moderne Fahrgastinformationssysteme und komfortablere Inneneinrichtungen auszeichnen. Man darf gespannt sein.

Im Rahmen der Lyria-Kooperation mit der SNCF sind heute bereits drei TGV-Kompositionen im Besitze der SBB.

Edwin Dutler



Bild: SBB

Tipps aus der Region Basel

Attraktive Kleingruppentarife ab Basel SBB für Reisen ins Elsass und im Landkreis Lörrach: Mit dem Pass Evasion kann man an Wochenenden für weniger als zehn Franken/Person nach Colmar, Strassburg oder gar bis Weissenburg an der Grenze zur Pfalz fahren. Ähnliches ist im Gebiet des RVL Regionalverkehr Lörrach ab Basel SBB möglich. Neu ist zudem das Baden-Württemberg-Billett ab Bahnhof SBB gültig.

Elsass: Pass Evasion, gültig Samstag/Sonntag und Feiertage bis Colmar oder ganzes Elsass, Gruppe bis fünf Personen, erhältlich am Schalter Basel SBB zu CHF 27.50 oder CHF 44.50
 Internet: www.ter-sncf.com/Alsace/tarifs/loisirs/tarif11.asp

Baden: TeamCard24 des RVL Regionalverkehr Lörrach. Gruppe bis fünf Personen (Verbundgrenzen Basel SBB, Schliengen, Feldberg, Schwörstadt). Tageskarte zu Euro 14.50, erhältlich an Bilettautomaten RVL bei Gleis 1/2 und Gleis 3 Basel SBB. Automaten akzeptieren nur Euro (keine 50-Euro-Note!)
 Internet: www.rvl-online.de

Weitere Auskünfte: Willi Rehmann, wtrehmann@bluewin.ch

Weitere Aufwertung der ersten Klasse in Deutschland

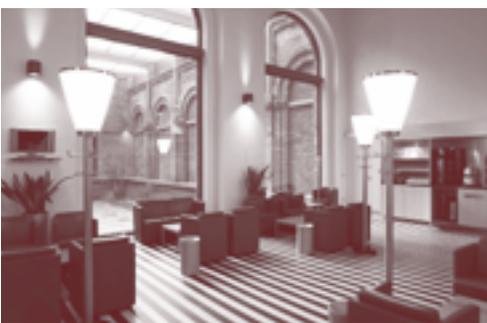


Bild: DB

Lounge in Dresden.

Erneut startet die Deutsche Bahn eine 1.-Klass-Offensive. Nach dem Pilotprojekt auf der Strecke Hamburg-Berlin soll nun die erste Klasse in allen ICE deutlich attraktiver werden. Zu diesem Zweck werden bis zum Fahrplanwechsel vom 9. Dezember zweihundert neue Mitarbeiter eingestellt und geschult.

Für die Reisenden der 1. Klasse sollen in den ICE-Zügen ein kostenloses Zeitungs- und Zeitschriftenangebot und mehr Services während der gesamten Reise angeboten werden mit dem bewährten Am-Platz-Service für Getränke und Snacks. In den Bahnhöfen sind weitere 1.-Klasse-Lounges geplant. Zudem ist der WLAN-Zugang ins Internet in den DB Lounges für 1.-Klasse-Reisende kostenlos.

Das ehrgeizige Ziel der Deutschen Bahn ist, die Nachfrage in der 1. Klasse innerhalb eines Jahres um zehn Prozent zu steigern. Dazu wurden im August 1.-Klass-Spezial-Billette zum Preis von 49 bis 69 Euro angeboten.

Edwin Dutler

Herbstausflug der Sektion Zürich

Besuch der Busbetriebe Zürich Oberland, VZO, in Grüningen vom Mittwoch, 31. Oktober 2007. 18.00 Besammlung und Begrüssung vor dem Eingang der Verwaltung der VZO. Betriebsbesichtigung mit Direktor Werner Trachsel. Ein Referat zum Thema Busfahrplan mit Möglichkeit für Fragen und Anregungen rundet den sicher interessanten Besuch ab. Für einen Imbiss oder den Schlummertrunk treffen wir uns nach der Besichtigung im Restaurant Hirschen in Grüningen.

Walter Lötscher

Anmeldung bis 20.10.2007 an Walter Lötscher, Schöneeggstr. 112, 8953 Dietikon, Tel. 044 742 12 39 oder E-Mail: walter.loetscher@bluewin.ch

Sektion Ostschweiz in Samedan

Mitgliederversammlung der Sektion Ostschweiz



Bild: Hans Schärer

Die Schätze des Club 1899.

Die Mitgliederversammlung der Sektion Ostschweiz fand in Samedan statt. Wir waren zu Besuch beim Club 1899. Die statutarischen Geschäfte wurden speditiv im Sinn des Vorstandes erledigt. Melitta Sutter ist die neue Vizepräsidentin und die Sektion will sich weiterhin für den Schienengüterverkehr einsetzen.

19 Teilnehmer, darunter drei Gäste, trafen am 12. Mai in Samedan ein. Wir wurden vom Club 1899 herzlich empfangen und konnten die Depoanlagen von Samedan be-

sichtigen. Da am Wochenende weniger Lokomotiven benötigt werden, waren doch einige Exponate unter kundiger Führung zu besichtigen. Besonders haben uns die restaurierten historischen Wagen und Lokomotiven interessiert. Gegenwärtig arbeitet der Club 1899 in ehrenamtlicher Tätigkeit die G3/4 «Heidi» auf. Nebst einem neuen Kessel bekommt diese Lokomotive eine Ölfeuerung. Durch diese Feuerung entsteht kein Funkenwurf und so kann diese Lokomotive vor Extrazügen ohne nachfolgenden Löschzug verkehren. Dadurch werden Nostalgiefahrten billiger. Ohne den freiwilligen Einsatz könnten nicht so viele Zeugen der Rhätischen Bahn (RhB) in betriebsstüchtigem Zustand erhalten bleiben.

Nach dem Essen im Hotel Hirschen fand die ordentliche Mitgliederversammlung statt. Der abtretende Vizepräsident Thomas Fisch wurde durch

Melitta Sutter ersetzt. Die übrigen Vorstandsmitglieder und die Revisoren wurden in ihren Ämtern bestätigt. Alle andern Geschäfte wurden im Sinne des Vorstandes verabschiedet. Die freie Umfrage wurde rege benützt. Besonders bemängelt wurde, dass in der ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) kein Franken für Ostschweizer Infrastrukturprojekte enthalten ist. So lange die Doppelspur Buchs-Weite nicht realisiert wird, leidet vor allem der Güterverkehr und auch die Fahrpläne im Personenverkehr können nicht optimiert werden. Im Rahmen der ZEB sollte sich Pro Bahn Schweiz auch für die Ostschweiz starkmachen.

Die nächste Mitgliederversammlung wird am 17. Mai 2008 in Buchs stattfinden. Dann besuchen wir den wichtigsten Güterbahnhof in der Ostschweiz.

Hans Schärer, Präsident

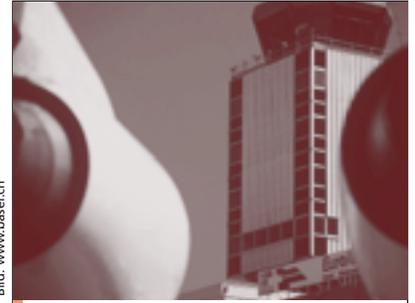


Bild: www.basel.ch

News aus der Region Basel

Die SBB sind am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) präsent. Bereits im Sommer 2006 wurden zwei Billettautomaten installiert, somit können Fahrkarten für die ganze Schweiz bezogen werden. Aufgrund des Erfolges dieser Automaten und der Resultate einer zusammen mit einer Gruppe Studenten der Fachhochschule Nordwestschweiz durchgeführten Marktstudie wurde nun auch eine bediente Verkaufsstelle mit zwei Schaltern am Flughafen eingerichtet. Die Anzahl der Flugpassagiere, die mit Bahn und Bus an/wegreisen, hat stark zugenommen. Aufgrund des grossen Andranges wurde das Angebot der Buslinien 50 zwischen dem EuroAirport und dem Bahnhof SBB verdichtet. In Sachen Bahnanschluss EAP versucht zurzeit eine französisch-schweizerische Arbeitsgruppe den Umfang der nötigen Investitionen auf eine realistische Summe zu reduzieren. Ziel ist die Aufnahme des Projekts in den Fünfjahresfinanzplan der Region Alsace ab 2012. Die Kosten des Anschlusses würden bei einer Realisierung geteilt zwischen Frankreich, der Schweiz (Bund, BS, BL) und dem Flughafen. **wr**

ProBEM verteilte Flyer in Frutigen

Frohen Mutes führen Aldo Hänni mit Hans Rothen und Silvio Tedaldi mit dem Extrazug der BLS am Samstag, den 16. Juni 2007 um 8.03 Uhr ab Bern nach Frutigen. Dort trafen wir uns mit den anderen ProBEM-Mitgliedern Johann

Holenweg, Walter Holenstein, Stefan Schweizer, Hans-Ueli Zesiger und dem Gestalter des neuen Flyers zur Mitgliederwerbung, Andreas Theiler. Bei schönem Wetter begannen wir, die 1500 Flyer zu verteilen. Für die Kinder gab es «Schoggolädli». Aldo Hänni und Silvio Tedaldi führen mit dem 25 Minuten verspäteten Tunnelextrazug um 10.25 Uhr in den neuen Basistunnel hinein (der Lokführer meinte wohl, er müsse bei der Interventionstreppe vorne halten statt beim provisorisch installierten Perron im Bahnhof Frutigen. Dadurch gelangte er in die Stromschutzstrecke und

konnte nicht mehr anfahren, was den Abschleppeinsatz einer Diesellok notwendig machte). In Visp ging es gleich los mit dem Abgeben unseres Flyers. Die Leute konnten wir so direkt angehen, teils in Gesprächen unseren Verein vorstellen und so auch Pro Bahn Schweiz besser bekannt machen. Leider sind bis Mitte Juli keine Anmeldungen für eine Mitgliedschaft eingetroffen. Wir hoffen aber trotzdem, mit dieser Aktion unseren Bekanntschaftsgrad erhöht zu haben. Wir werden auch in Zukunft solche Verteilübungen durchführen.

Aldo Hänni, Präsident



Bild: zvg

ProBEM im Einsatz.

Firmen und Gönner

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

gs graphic-studio gmbh
network publishing



SOB SÜDOSTBAHN



Bei den Velos hört die Freundlichkeit auf

Leserbrief

Bei den SBB wird man nicht etwa belohnt, sondern bestraft, wenn man CO₂-frei reist. So muss zum Beispiel jemand, der im Besitz eines Jahres-Umweltschutz- und Halbtaxabos ist, für die Strecke Basel–Laufenburg (Fahrzeit 36 Minuten) im Regionalzug für sein selbstverladenes Velo 6.20 Franken (einfach) bezahlen.

Dafür muss der Zahlende sich zwischen Kinderwagen und breiten, nicht zusammenlegbaren Zwillingswagen,

welche von den SBB gratis transportiert werden, hindurchquälen.

Die SBB wollen auf der einen Seite soziale Kulanz zeigen, dies jedoch auf Kosten der umweltbewussten Fahrgäste, welche den Kombiverkehr Bahn/Veloverlad bevorzugen. Statt dass sich die Verantwortlichen der SBB in ihren Chefetagen angstvoll Gedanken machen, wie sie den Velofahrern, denen wohl die Zukunft gehört, ihren gesunden und nützlichen Sport

«versalzen» könnten, wäre doch zu überlegen, ob nicht wenigstens in den Regionalzügen grössere Mehrzweckabteile mit noch mehr Klappsitzen geschaffen werden sollen; schliesslich ist nicht jeder Tag vom «Veloanstorm» geprägt ...

Kinderwagen- und Velobeförderung sollten der Gerechtigkeit halber tariflich, aber auch verständnismässig endlich gleichgestellt werden!

Marcus Stoercklé jun., Basel

Hotelzimmer auf Schienen

Leserbrief

Der schöne Beitrag «Mit Tempo 320 Frankreichs Hauptstadt entgegen» im InfoForum 02/07 zeigt anschaulich, wie und warum Hochgeschwindigkeitszüge die langsameren, konventionellen Züge ersetzen. Indessen bringen auch TGV oder ICE Frühaufsteher nicht vor neun oder zehn Uhr in wichtigere ausländische Städte; mit dem ersten Morgenflug nach Paris, Frankfurt am Main, München oder Mailand ist man um diese Zeit ebenfalls noch nicht im Stadtzentrum und musste trotzdem sehr früh aufstehen, um zum Flughafen zu gelangen. Nur Nachtzüge bringen den Reisenden vor neun Uhr ans Ziel – aber den Schlafwagen nach Paris gibt es seit dem Frühling nicht mehr.

Warum bieten unsere Bahnen auch auf kürzeren Strecken als nach Hamburg oder Berlin keine komfortablen Hotelzüge an, in die man etwa in Zürich und Genf von 20.00 bis 24.00 Uhr einsteigen kann, die um 6.00 Uhr in Paris, Frankfurt oder Mailand sind, und in denen man noch bis um 10.00 Uhr nach Belieben ruhen und essen darf? Damit wäre Früh- und Spätaufstehern gleichermassen gedient, die Eisenbahn nutzte ihren Konkurrenzvorteil – kein Nachtflugverbot –, und mancher, der heute müde und schlecht gelaunt am frühen Morgen zum Flughafen hetzt, zöge das Hotelzimmer auf Schienen der ungemütlichen Flugatmosphäre vor.

Hansjörg Peter, Pully

Ihre Meinung ist gefragt

Hat Sie etwas gefreut, geärgert? Schreiben Sie uns einen Leserbrief an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich, oder per E-Mail an: info@pro-bahn.ch pbs

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3834, 4002 Basel

OSTSCHWEIZ

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

TESSIN

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

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

www.sbb.ch

 SBB CFF FFS



2007 ist das Jahr, in dem Sie die Schweiz neu kennen lernen können. Reisen Sie mit Zug, Bus oder Schiff in 12 Regionen unseres Landes. Die attraktiven Tagesausflüge mit bis zu 30 % Rabatt finden Sie unter www.sbb.ch/entdecken



Entdecken Sie die Schweiz.

