



Bild: wo

Regio-S-Bahn Basel

Basel–MuttENZ: Die S-Bahn hat Vorfahrt, die Güterzüge müssen warten. Komplizierte Strukturen weisen den öV in Basel in die Schranken. Mit dem Herzstück ist ein grosser Ausbau geplant.

Mehr dazu im Schwerpunkt ab Seite 3.



Vermisst wird: der Chef de Gare

Der öffentliche Verkehr boomt. Dank dem Erfolg von Bahn 2000 hat neben dem intensiven Berufs- und Pendlerverkehr auch der Freizeitverkehr massiv zugenommen. Das ist erfreulich. Dieser Mehrverkehr mit unterschiedlichsten Bedürfnissen wird werktags wie sonntags mit den gleichen Zugkompositionen bewältigt. Familien, Velofahrende, Wintersportler fordern zusätzliches, anderes Rollmaterial. Wegen der Sparschraube der öffentlichen Hand ist dieses leider nicht greifbar. Die Politik hat dies so gewollt, die Bahnen trifft die kleinste Schuld.

Avis de recherche: chef de gare

Les transports publics connaissent une expansion formidable. Le succès de 2000 a été de promouvoir massivement le trafic professionnel et pendulaire, mais aussi le trafic de loisirs, ce qui est une bonne chose en soi. Ce trafic supplémentaire, qui répond aux besoins les plus divers, est assuré à l'aide des mêmes compositions de trains en semaine et le dimanche. Toutefois, pour répondre aux exigences des familles, des cyclistes, des adeptes des sports d'hiver, il faudrait du matériel roulant supplémentaire et différent. Les mesures d'austérité imposées aux institutions publiques ne permettent pas d'envisager la mise à disposition d'un tel matériel : c'est la conséquence de

Manca il capostazione!

C'è il boom del trasporto pubblico. Grazie al successo di Ferrovia 2000 è aumentato massicciamente a pari passi al traffico dei pendolari inteso anche quello del tempo libero. Ciò che è rallegrante. Quel traffico in più con bisogni ben diversi si svolge con le stesse composizioni nei giorni sia feriali sia festivi. Famiglie, ciclisti e sportivi invernali richiedono materiale rotabile diverso e supplementare, ciò che però per via delle misure di risparmio da parte della mano pubblica non è fattibile. La politica l'ha voluto, alle imprese di ferrovia tocca la più piccola colpa.

Wo die Transportunternehmungen in Zukunft jedoch zulegen müssen, ist beim Personal. Mit einer «personallosen» Bahn wird hier auf die falsche Karte gesetzt. Der «Chef de Gare», kompetente Aufsichts- und Auskunftsperson, aber auch Autoritätsperson, um bei Schwierigkeiten zu vermitteln, wird in den grösseren Bahnhöfen schmerzlich vermisst. Computer und Automaten sind dafür kein Ersatz! Die SBB sind gefordert, dieses Manko raschmöglichst zu beheben. Dies im Interesse der Kundinnen und Kunden und eines reibungslosen Bahnbetriebes.

décisions politiques et les chemins de fer n'y peuvent rien.

En revanche, il y a un domaine où les entreprises de transport peuvent faire mieux à l'avenir : celui du personnel. Il n'est pas judicieux de miser sur un train « sans personnel ». Le « chef de gare », une personne compétente qui surveille et qui renseigne, mais aussi une autorité capable de négocier en cas de difficultés, fait cruellement défaut dans les gares d'une certaine importance. Les ordinateurs et les automates ne remplacent pas le chef de gare ! Les CFF sont invités à remédier au plus vite à cette carence, dans l'intérêt de la clientèle, mais aussi dans l'intérêt du trafic ferroviaire.

Dove però nel futuro le imprese di trasporto devono davvero puntare è sul personale. La ferrovia «senza personale» non è il segnale giusto. Nelle grandi stazioni si sente la mancanza dolorosa del capostazione, persona competente per informazioni e sorveglianza, ma anche d'autorità che sappia mediare se ci sono difficoltà. Computer e automatici mica non lo sostituiscono! Le FFS sono sollecitate a colmare questa lacuna. Questo nell'interesse della clientela e di un esercizio ferroviario senza frizioni.

Edwin Dutler, Präsident

Inhalt

Schwerpunkt
Tram und S-Bahnen in Basel..... 3

Hintergrund
Bad Doberan..... 10
Der, die, das Tram..... 10

Ausflug
Chaumont..... 11
Vallée de la Sagne..... 12

International
Bahngrenzen nach Italien 14
Die Fürsten und der Fuhrmann.. 16

Regional
Das Dritte Gleis..... 18
SBB Lounge Zürich 21

Pro Bahn intern
PBS macht vorwärts 20
Fahrplaneingaben ZH 22
Leserbrief 22
Stationshalter ade..... 23

Impressum

Infoforum 3/09, Versand: 17. September

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

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

Mitarbeit Pro Bahn
Edith Dutler, Edwin Dutler (dut), Hans
Rothen (hr), Urs Schaffer (us), Hans
Schärer (hs), Kurt Schreiber, Karin
Blättler, Tobias Kästli (tk), Marcel
Homburger (mh)

Korrektorat
Yvonne Schär
4900 Langenthal
yschaer@sunrise.ch

Traduction/Traduzione
Irène Minder (im), Roger Hasler (rh)

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

Grafisches Konzept
gs graphic-studio gmbh
8854 Siebnen
www.graphic-studio.ch

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

Auflage
2500 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften
Europäischer Fahrgastverband,
Europäischer Verband für die
Entwicklung des Schienenverkehrs.

Nächste Ausgaben

Infoforum 4/09	13. Dezember
Inserateschluss	30. Oktober
Infoforum 1/10	12. März
Inserateschluss	5. Februar
Infoforum 2/10	17. Juni
Inserateschluss	7. Mai



Basler Verbindungsbahn: ICE nach Amsterdam, S-Bahn nach Lörrach und Container nach Gioia Tauro. Alles drängt sich durch dieses Nadelöhr.

Bild: wo

Basel: Avantgardistisch, trinational und beengt

Drei Jahre vor der Spanisch-Brötli-Bahn war Basel schon von der Bahn erschlossen. Das grüne Basler Drämmli kannte in seinen besten Zeiten Linien in drei Ländern. Doch heute scheint die Entwicklung des öV am Rheinknie ins Hintertreffen zu geraten – politische Grenzen zu überwinden ist nicht einfach, doch es tut sich etwas. In einem zweiteiligen Schwerpunkt-Artikel werden Geschichte und Zukunft des öV rund um Basel beleuchtet.

So war's.

Rücken an Rücken

Von Strassburg her erreichte 1844 in Basel die Eisenbahn erstmals Schweizer Boden. Die Fortsetzung durch die Centralbahn über den alten Hauenstein via Läufelfingen nach Olten liess mehr als zehn Jahre auf sich warten. Ausserhalb des Stadtzentrums entstand der Centralbahnhof, wo mit der Zeit die Linien aus Zürich via Bözberg, linksrheinisch aus Koblenz, aus Delsberg und mitten im Ersten Weltkrieg auch die neue Linie aus Olten durch den unteren Hauenstein eintrafen.

Kleinbasel wurde schon 1856 von der Eisenbahn erschlossen. Die Hauptlinie des Grossherzogtums Baden von Karlsruhe an den Bodensee durchquert den Stadtkanton und führt übrigens in Schaffhausen nochmals über Schweizer Gebiet.

Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts entstanden beidseits des Rheins neue repräsentative Bahnhöfe: der Centralbahnhof, heute Basel SBB, mit dem westlichen Flügel des Elsässerbahnhofes und rechtsrheinisch der monumentale Basel Bad. Bf. mit riesigen Gleisanlagen, vornehmlich für den Güterverkehr, aber schon damals mit Schleifen, Unterföh-

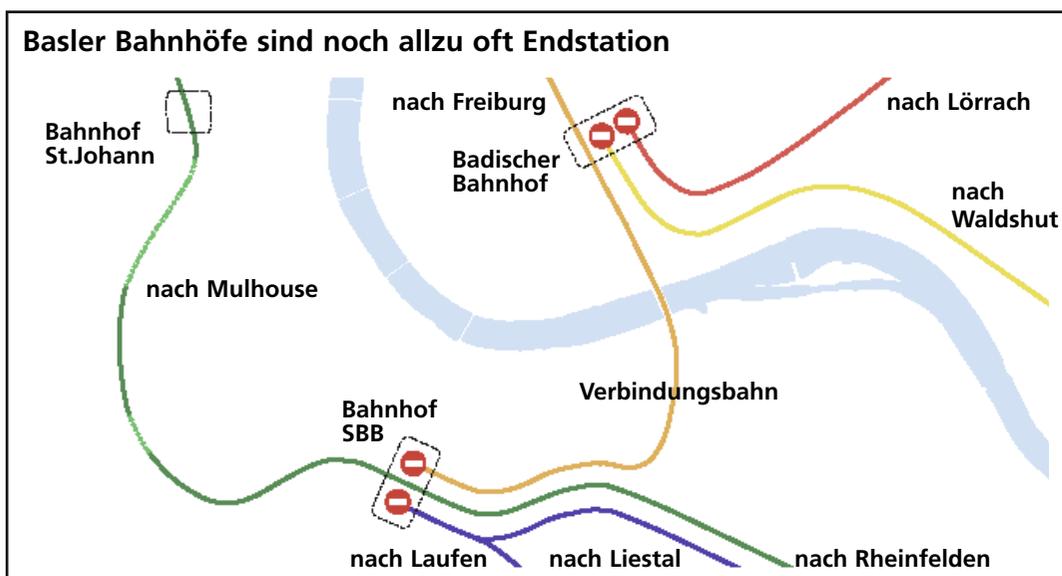
rungen und Überwerfungen, sodass sich Personen- und Güterverkehr nicht in die Quere kamen. Dass die Wiesentalbahn aus Riehen-Lörrach von Süden her einmündet, ist aus badischer Sicht verständlich, hat aber bis vor Kurzem verhindert, dass Züge durchgehend nach Basel SBB verkehren konnten.

Umfahrungen und Verbindung

Ein wenig bekanntes, aber sehr spezielles Kapitel in Basel stellen die Ende des 19. Jahrhunderts realisierten strategischen Linien dar. Durchgehende militärische Züge konnten damit die Schweiz umfahren. Wer er-

innert sich noch der deutschen Verbindung von St.Ludwig im Elsass nach Hüningen, Leopoldshöhe (heute Weil), deren Fortsetzung nach Lörrach sowie der Wehrtalbahn von Schopfheim nach Bad Säckingen? Von der Strecke St.Louis-Weil sind noch Fragmente vorhanden. Die Wehrtalbahn, obwohl sie mit der Wiesentalbahn zu den ersten elektrifizierten Strecken Deutschlands gehörte, ist verschwunden. Verschiedene Gutachten belegen Zweckmässigkeit und Machbarkeit für deren Reaktivierung. Einzig Weil-Lörrach hat als sehr erfolgreiche S5 der Regio-S-Bahn Basel überlebt.

1873 erfolgte mit dem Bau der eingleisigen(!) «Verbindungsbahn» der Brückenschlag über den Rhein. Es sollte bis in die 60er-Jahre des letzten Jahrhunderts dauern, bis die Brücke als Folge des steigenden Güterverkehrs aus Deutschland und von den Kleinhüniger-Rheinhäfen endlich auf Doppelspur ausgebaut wurde. Die Verbindungsbahn blieb sehr lange eine hochrentable tarifarische Insel zwischen den beiden Bahnen, für die auch Reisende von Amsterdam nach Rom Extra-



Pläne TNW, S. Kettner, Mobilitätsstrategie BS.

Fortsetzung auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

Tarifkilometer zu berappen hatten. Wen wundert's, dass da für Regional- oder S-Bahn-Züge bis in die jüngste Zeit kein Platz blieb?

Schweizerseits wurde Muttenz zum grossen – heute trinationalen – Übergabepunkt und Rangierbahnhof für den Güterverkehr ausgebaut und die DB führt alle IC/ICE-Züge ab Basel SBB, hingegen sind durchgehende Züge nach Frankreich an einer Hand abzuzählen. Der Regionalverkehr auf der Schiene fristete lange Zeit – von ersten Ausnahmen abgesehen – weitgehend ein Dasein Rücken an Rücken, ohne Grenzen zu sprengen. Das mag mit technischen Gegebenheiten – Kapazität Rheinbrücke, fehlende Elektrifizierung am Hochrhein, andere Stromart Richtung Elsass – zusammenhängen, ist aber auch mit der unterschiedlichen Interessenslage der beteiligten Länder zu erklären. Wären da nicht die Basler und die Schweiz in der Pflicht gewesen, schon lange grössere Verbesserungen anzustreben? Mittlerweile ist Bewegung in die Regio-S-Bahn gekommen, doch scheint der Schwung, wie er anderswo in der Schweiz für S-Bahnen manifest wird, noch nicht voll zu wirken.

Grün oder gelb?

Um die vordere Jahrhundertwende wurde in Basel sehr schnell ein Tramnetz geknüpft, das in idealer Weise Gross- und Kleinbasel miteinander verband. Erschlossen wurden die Aussenquartiere, aber nur teilweise die Arbeitsplätze der Chemie. Leider verschwunden ist die Ringlinie 2 und damit die 4. Rheinüberquerung, geblieben ist aber die Schluchten- und Bergstrecke aufs Bruderholz. Am Kohlenberg in der Innenstadt weist das Basler Tramnetz grössere Steigungen auf als das Zürcher Netz auf den Zürichberg hinauf.



Leymen BLT, ein Bahnhof fürs Tram im Elsässer Stil.

Bild: BLT

Das «Drämmli», wie die Basler liebevoll ihre Strassenbahn (Basler Verkehrsbetriebe, grüne Wagen) nennen, kennt weitere spezielle Merkmale: die Gleislage in engen Gassen und viele Haltestellen, wo auf die Fahrbahn auszustiegen ist, sowie die seit je überlastete Hauptachse Aeschenplatz-Schiffplände und Aussenäste auf Eigentrasse (Riehen, Pratteln).

Die Landesgrenze beengte den Expansionsdrang keines-

wegs. Zwischen 1910 und 1919 entstanden Strecken in die deutschen Nachbarorte Hünningen, St.Ludwig und Lörrach. Allerdings wurden diese Linien nach dem Ersten Weltkrieg nicht mehr durchgehend befahren. Nach St.Louis, Huningue (jetzt F) und nach Lörrach wurden nur noch Stichstrecken mit dem jeweils ältesten Rollmaterial betrieben. In den Fünfzigerjahren wurde auf «moderne» Busse von franzö-

sischen/deutschen Betrieben gewechselt.

Grosszügig wurden einzelne Vororte in beiden Basel erschlossen: Birsfelden, Allschwil, Riehen, Aesch und Pratteln wurden von den grünen Trams angefahren. Vom Aeschenplatz aus rumpelten 80 Jahre lang die fahlgelben Birseck-Trams nach Dornach SO. Die blau-weisse, eingleisige Birsigthalbahn blieb dagegen ein Inselbetrieb. Eine Pioniertat hingegen stellte die Fusion der Basellandschaftlichen Trams zur Baselland Transport AG (BLT) dar, verbunden mit der Umstellung der Birsigtallinie auf Trambetrieb zur längsten Tramlinie Europas (17 km). Seither ist das Feld der grünen und gelben Drämmli am Rheinknie abgesteckt. Die Gelben dürften mit der Einführung von Sänften und Tango sowie mit der Schaffung des ersten Umweltabos in der Schweiz, die Nase weiter vorne haben. Seit dem Bau der «Hochbahn» für die Linien 10 und 11 beim Bahnhof SBB scheint der Ausbau etwas zu harzen. Dies hat wohl mit den allgegenwärtigen Kantons(Landes-)Grenzen zu tun und was für Basel stimmt, wird im Landrat in Liestal nicht unbedingt goutiert.



Basler Trams sind oft abhängig von andern.

Bild: wo

Blockiert oder weiter mit Schwung?

Wie kann sich der öffentliche Verkehr in der trinationalen Regio Basiliensis mit vier Kantonen, einem Bundesland, einem Département, drei Staatsbahnen, zwei Trambahnen und unterschiedlichen Tarifsyste-men weiterentwickeln? Pro Bahn Nordwestschweiz (PBNWCH) war an den Reinacher-Gesprächen vom März 2009, einem Zukunftsworkshop öV, mit dabei.

Aus den gesellschaftlichen Megatrends, dargelegt vom Zukunftsforscher Matthias Horx, geht eine klare Umschichtung bekannter Werte hervor, verbunden mit einem viel individuelleren Mobilitätsverhalten. Verstärkt wird dies in der Regio Basiliensis noch durch die sehr unterschiedlichen Prognosen zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-Entwicklung in der Kernstadt und den drei Agglomerationen CH, F, D. Gemäss Simon Kettner, Mobilität Basel-Stadt, dürfte bis 2030 der öV zwar stärker zunehmen als der miV, aber die mittleren Reisedistanzen werden länger. Als Problemfeld wird die Organisation des öV dargestellt, da acht territoriale Organisationseinheiten den öV zu bestellen haben, womit dessen Finanzierung nicht nur nach Schweizer Regeln, sondern auch von Stuttgart und Strassburg bestimmt wird. Staatsverträge aus dem 19. Jahrhundert entfalten dabei immer noch ihre (bremsende) Wirkung.

Eher einfach: mehr Tram

Für gewisse Tramlinien sieht die Verkehrsprognose bis 2030 zwar eine Abnahme voraus, trotzdem sind Netzerweiterungen im Gange.

Beim Bahnhof St.Johann wurden die Gleise der Linie 1 unmittelbar zur S-Bahn verlegt und seit Frühjahr 2009 verkehrt zur Hauptverkehrszeit die neue Linie 21 zwischen St.Johann und Badischem Bahnhof mit dem Ziel, Chemie-Pendler aus D und F zum Umsteigen auf den öV zu gewinnen. Die befristet zugesagten Bundesgelder haben auch für die Verlängerung der Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil (D) Ende 2008 den Startschuss ausgelöst. Noch



Riehen Grenze – wann fährt das Tram wieder nach Lörrach?

Bild: wo



Basel SBB – nichts als internationale Züge nach Amsterdam, Paris, Hamburg.

Wo bleibt die S-Bahn?

Bild: wo

dauert's drei Jahre, bis der Bahnhof Weil, das Einkaufszentrum Rheinpark, und aus deutscher Sicht die Chemie-Arbeitsplätze im Klybeck, mit dem Drämli direkt verbunden sind.

Kurz, steil, aber auf der Hand liegend zeigt sich der Margarethen-Stich. Dank einer 400 m langen Verbindung soll hier in drei bis fünf Jahren die Linie 10 aus dem Leimental eine

direkte Verbindung zur Linie 2 erhalten und so rund sechs Minuten auf der Fahrt zum Bahnhof SBB einsparen. Als Nebeneffekt wird die Aeschenvorstadt von oft stehenden gelben Tramschlangen entlastet. Der neue Abschnitt an der Kantons-grenze BS/BL ruft für die Investition von 20 Millionen Franken nach einer partnerschaftlichen Finanzierung. Selbstverständlich bleiben auch direkte Tramlinien aus dem Leimental ins Stadtzentrum erhalten.

Geplant, aber aus finanziellen und grenzübergreifenden Kompetenzfragen wohl noch einige Zeit auf der Warteliste, bleiben die Verlängerungen der Linie 6 von Riehen nach Lörrach und die Erschliessung von St.Louis mit der Linie 11 (von Basel zwar mitfinanziert, aber noch in heftiger Diskussion) oder der Linie 3 via Bourgfelden nach St.Louis Gare-Ouest (von französischer Seite bevorzugt). Eine eventuelle Ausdehnung des 14er von Pratteln Richtung Salina Raurica (S-Bahn-Station) wird raumplanerisch gesichert.

Ringlinie reaktivieren

Dass 1966 die Tramlinie über die Johanniter-Brücke auf Bus umgestellt wurde, wird heute als gravierender Fehler betrachtet und hat das Netz entschieden geschwächt, zwingen sich doch heute fast alle Linien durch die Schiffflände mit ihren Haltestellen ohne Perrons. Pro Bahn PBNWCH plädiert deshalb für eine Rückumstellung der Buslinie 30. Nach der Einstellung des rudimentären Trolleybusnetzes im Sommer 2008 wurden die meist radialen Bus-

Fortsetzung auf Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

linien neu als Durchmesserlinien geordnet, was einen Sprung der Frequenzen gebracht hat, denn mit der Linie 38 fahren nun auch grüne Busse ins deutsche Grenzloch und erschliessen diesen Ort viel besser als die rechtsrheinische Regionalbahn. In den Augen von PBNWCH wird durch die Führung von Buslinien in die enge Innenstadt – oft parallel zum Tram – allerdings ein falsches Zeichen gesetzt. Doch der für Basel typische 7½-Minuten-Takt lässt reichlich Abstand zwischen den einzelnen Tram- oder Buskursen.

Aus Benützersicht – und wohl auch betriebswirtschaftlich – wünschenswert wäre die südliche Verlängerung der Linie 8 von der Neuweilerstrasse ins landschaftliche Allschwil. Der Widerstand dieser hablichen Gemeinde ist allerdings noch zu überwinden. Dafür wird jetzt parallel dazu die HVZ-Buslinie 46 eingeführt. Der Schluss liegt nahe, dass fast alles, was die BVB plant, weitgehend von andern Körperschaften abhängt.

Tramausbauten haben durchaus Erfolg. Steigende Frequenzen auf der Linie 10 ins Birsig- und Leimental haben zur Einführung

der E-Linie 17 Ettingen–Wiesenplatz geführt. Auf dem äusseren, einspurigen Ast der Linie 10 von Ettingen bis Rodersdorf stellen sich einem weiteren Ausbau aber hohe bauliche und finanzielle Hürden entgegen. Ein 7,5- oder gar 6-Minuten-Takt verlangt neue Kreuzungsstellen oder durchgehende Doppelpuren. Dies ist ein klassisches Beispiel, wie der Ausbau einer Bahn-/Tramstrecke auf der Basis eines bestimmten Fahrplanes (10'-Takt) einen Weiterausbau sehr erschwert. Jedenfalls sind die Planungsarbeiten aufgenommen worden. Richtplanmässig offenzuhalten ist auch die Trasse im Dorneck, wo die

Verbindung der Linie 10 von Dornach nach Reinach zahlreiche Industriearbeitsplätze im Gebiet Kägen erschliessen würde.

Vorläufig wird den neuen Mobilitätsbedürfnissen mit Tangentialbussen der BLT Rechnung getragen. Leider kommen solche Linien in Einfamilienhaussiedlungen immer erst dann an, wenn längstens alle Bewohner ein oder zwei Autos in ihrer Garage stehen haben. Raumplanung käme eben vor Verkehrspolitik.

Engpässe

Wesentlich komplexer gestaltet sich die Lage auf dem nationalen Schienennetz. Aus der Geschichte lassen sich die Prioritäten ablesen: 1. Schnellzüge, 2. Güterverkehr, 3. Regional-

verkehr. DB, SNCF und SBB favorisiert(en) beim Güterverkehr seit Langem die Konzentration auf wichtige Grenzübergänge. Zwischen Genf und Basel sind die Schienengrenzen vom Güterverkehr praktisch verwaist und östlich des Rheinknies haben gerade noch Schaffhausen und Buchs eine Bedeutung für den Import- und Transitverkehr. Also zwingen sich – zusammen mit dem Rheinhafenverkehr – alle Güter auf der Schiene durch den Raum Basel, inklusive Transit zur Neat. Das macht's für den S-Bahnverkehr extrem schwierig, freie Trassen zu finden, auch wenn heute rund um Basel fast ausschliesslich die spurtschnellen FLIRTs, oft in Doppeltraktion, unterwegs sind. Einzelne Haltepunkte sind aber zu kurz für längere S-Bahn-Züge(!).

Das S-Bahn-Netz Basel ist zusätzlich von Sachzwängen geprägt. Die S1, vor zehn Jahren als durchgehende grüne Linie von Frick bis Mulhouse gefeiert, wurde mangels geeigneten Rollmaterials in Basel SBB wieder gebrochen. Frankreich beharrt auf einer crashsichereren FLIRT-Generation, die bis 2011 geliefert wird. Die S 3 von Olten via Liestal–Basel–Laufen nach Delémont–Porrentruy dient eher dem kantonsinternen Transfer von BL und hilft der Anbindung des Juras an die Regio Basiliensis. Der fast epische Kampf um das Läuferfingerli, pardon, die S9, dürfte durch die neue Infrastruktur in Sissach auf einen Shuttle Olten–Sissach beschränkt bleiben. Aus Freiburg–Müllheim bleibt's bis zum fertigen Ausbau der Oberrheinstrecke auf 4 Gleise beim Stundentakt und Ende in Basel Bad. Bf. Dank neuer Weichenverbindung hat hier die Wiesentalbahn, S6, aus Lörrach–Riehen Vorfahrt über die Rheinbrücke nach Basel SBB erhalten.

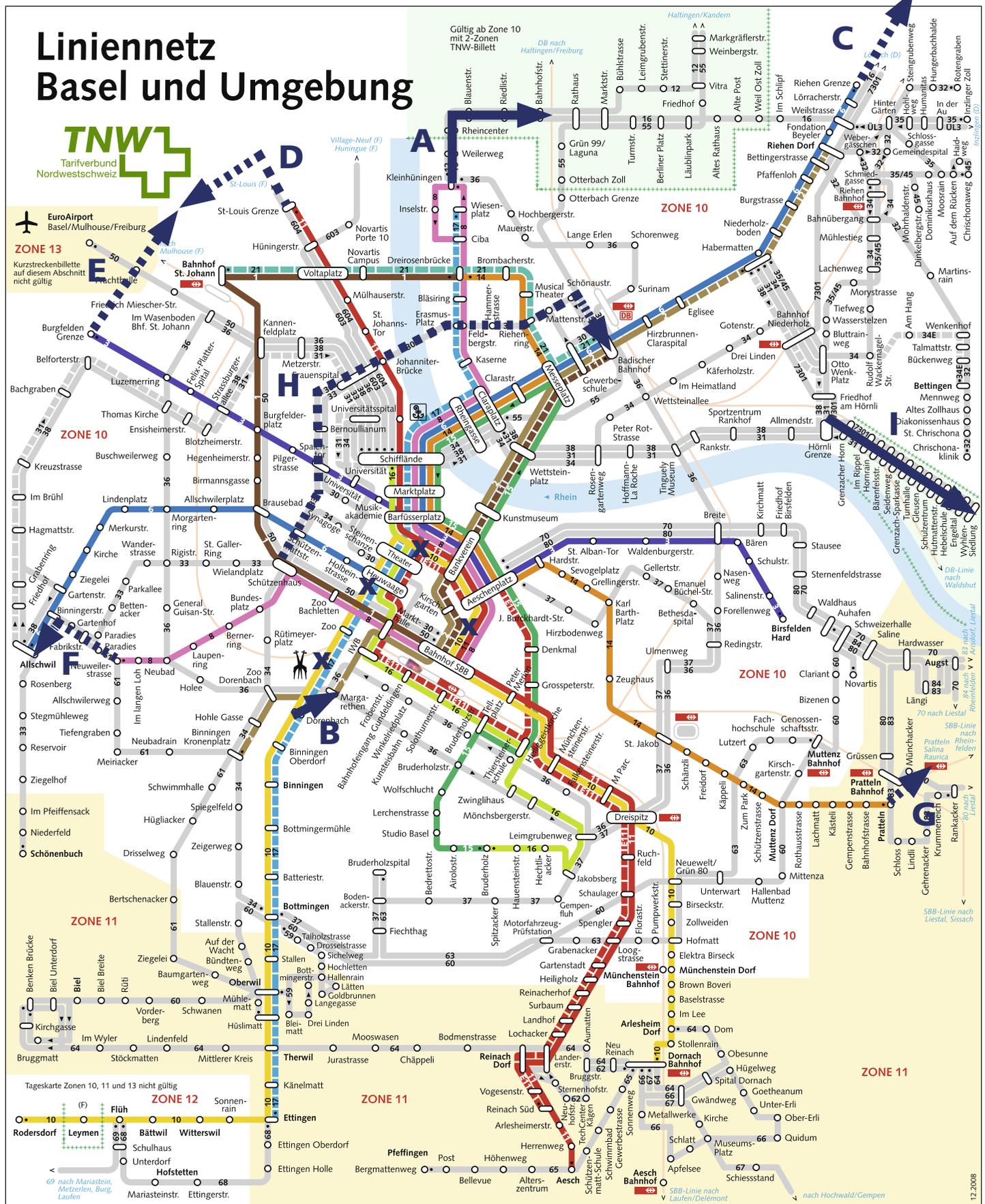


Oben: Delsberg: S3 Olten–Basel–Pruntrut, eine Linie durch vier Kantone.

Unten: RE in Weil: in drei Jahren kann hier auf die Tram 8 umgestiegen werden.

Bilder: SBB/ wo

Fortsetzung auf Seite 8



Projekte und Ideen zur Ergänzung des Tram- und Busnetzes

- A** Tram 8 nach Weil, im Bau
- B** Margarethenstich, Linie 10 direkt
- C** Linie 6, Projekt nach Lörrach
- D** Linie 11, Projekt nach St.Louis
- E** Linie 3, Projekt nach Bourgfelden
- F** Linie 8, Idee nach Allschwil
- G** Linie 14, Idee nach Salina Raurica
- H** Linie 30, Idee Tram statt Bus
- I** Linie 38, seit 2008 nach Grenzach



Basel Bad. Bf.: S6 aus Basel SBB weiter nach Lörrach, aber Ende für die Regionalbahn aus Waldshut.



Die neue S-Bahn-Haltestelle Dreispitz.

Bilder: wo/SBB

Fortsetzung von Seite 6

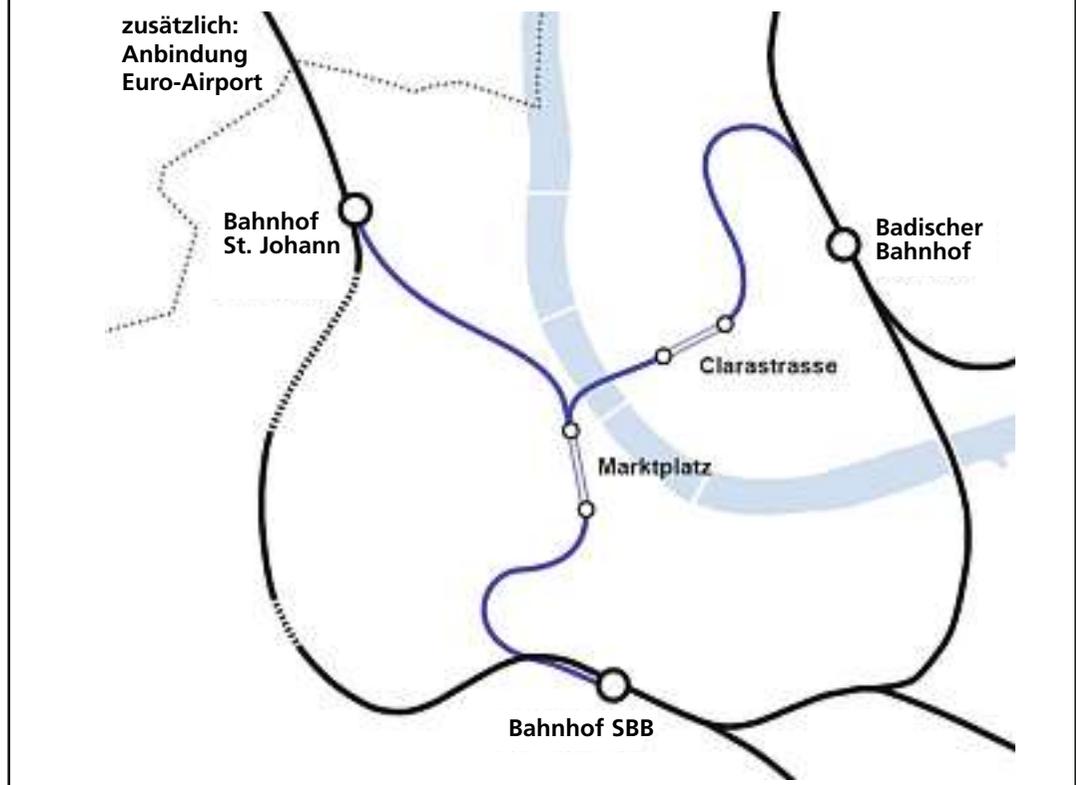
Auf der Hochrheinstrecke Richtung Waldshut röhren vorläufig noch Dieseltriebwagen hin und her, zwar schnell, aber laut. Aus der Munotstadt kommen soeben erste Signale für eine Elektrifikation zwischen Basel und Schaffhausen mit dem optimistischen Ziel einer Inbetriebnahme 2016.

Vorläufig nur träumen können Pendler von direkten Verbindungen aus dem Frick- und Ergolzthal nach Kleinbasel respektive in den Badischen Bahnhof. Bei der Verbindungsbahn wird mit dem Ausbau auf vier Spuren bis 2012 mehr Kapazität geschaffen. Für die S-Bahn über den Rhein bleibt die Spitzkehre in Basel SBB weiterhin bestehen, ausser, eine Tangentialverbindung von Bad. Bf. nach Muttenz-Pratteln würde realisiert, doch dazu fehlen Slots weiter Richtung Rheinfeldern oder Liestal.

Schienenherz für Basel

Hier soll das «Herzstück» greifen. Geplant ist ein doppelspu-

Herzstück soll Basler Bahnhöfen zu vollwertiger S-Bahn verhelfen



riger S-Bahn-Tunnel vom Bahnhof SBB zu einer Station Marktplatz (Innenstadt), unter dem Rhein hindurch zur Station Clarastrasse (Klein-Basel) und in einer Schleife von Norden her in den Badischen Bahnhof. Als Op-

tion kommt eine Abzweigung vom Marktplatz zum Bahnhof St. Johann hinzu. Dieses Konzept ermöglicht S-Bahn-Durchmesserlinien in allen Kombinationen. Topographie, Länge und der Bau unter der Stadt las-

sen das Herzstück zu einem Milliardenprojekt werden, doch «für das Funktionieren einer trinationalen, multipolaren Wirtschaftsregion mit 750000 Einwohnern ist das Herzstück eine wichtige (zwingende) Voraus-



BLT-Linie 10 zum Bahnhof via Margarethenstich statt via Heuwaage. Tram 8 nach Weil am Rhein. Keine Fata Morgana mehr.

Bilder: wo/BVB

setzung», so Simon Kettner, oberster Mobilitätsfachmann des Kantons Basel-Stadt. Zu knacken gilt es die kleinliche These, dass «die Stadt Basel mit 200000 Einwohnern, durch politische Grenzen stark eingengt, das Herzstück nicht braucht». Hier sind klare «commitments» der Kantone BL, AG, SO, evtl. JU, des Bundes und der Regionen Baden-Württemberg und Alsace gefordert, sonst bleibt die S-Bahn Basel auf ewig ein Rumpfbild. In einer Kosten-/Nutzen-Analyse der ETH zu Eisenbahngrossprojekten kommt das Basler Herzstück auf ebenso gute Werte wie die Metro 2 in Lausanne, die CEVA in Genf oder die Durchmesserlinie in Zürich.

Auf ein (neues) Herz für ihre S-Bahn müssen die Basler wohl noch rund 20 Jahre warten, doch an den Gliedern stehen schon im Projekt ZEB I «chirurgische Eingriffe» bei laufendem Betrieb an, um wenigstens bis 2020 den ¼-Stunden-Takt zwischen Laufen, Basel, Gelterkinden und Frick realisieren zu können. Für Doppelspuren im Laufental, Entflechtungen und

Wendegleise für die S-Bahn sind über 700 Mio. Franken notwendig. Dabei soll unter anderem die niveaugleiche Einführung des Adlertunnels in Liestal endlich kreuzungsfrei gebaut und der seinerzeitige kapitale Fehler (ähnlich Thalwil beim Zimmerbergtunnel) korrigiert werden.

An eine stärkere Verknüpfung der S-Bahn Basel mit dem Aargau oder Olten kann aber nicht gedacht werden, bis nicht ein dritter Jura-Durchstich gebaut ist. Sei dies der nicht unumstrittene Wisenbergtunnel, ein reiner Güterverkehrstunnel aus dem Raum Rheinfeldern hinüber in den Aargau, oder gar ein grosser Wurf eines Tunnels analog der nie gebauten Wasserfallenbahn in den Raum Gäu-Solothurn. So lange werden noch IC, ICE, TGV, IR-Züge und der voraussichtlich steigende Güterverkehr mitsamt Containern und der Rollenden Landstrasse der S-Bahn die Slots durch den Hauenstein und den Bözberg strittig machen.

Für den Anschluss des EuroAirports an die Linie Basel-Strasbourg besteht ein Vorpro-

jekt, das Terrain ist gesichert. Mit dem Regio-Express Alsace, der S1 und einer verlängerten S6 aus Lörrach ergäbe sich eine optimale Bahnerschliessung des trinationalen Flughafens.

Geeintes Auftreten

Pro Bahn Schweiz gratuliert den Baslern, dass endlich der nötige Dampf für eine grosszügige öV-Planung gemacht wird, und hofft natürlich, dass die kleinräumigen Querelen zwischen den beiden Halbkantonen in dieser Sache ein Ende finden. Nur bei geeintem starkem Auftreten hat die Region Nordwestschweiz eine Chance, je an die nötigen Gelder von Bund und Ausland zu kommen. Auch wenn diese enger werden, darf in der Planung nicht gekleckert, sondern muss geklotzt werden, sonst sind allzu bald zu kurz konzipierte S-Bahn-Perrons mit viel Geld für längere Kompositionen aufzumöbeln, und das wäre noch teurer.

*Kaspar P. Woker,
Mitarbeit Willi Rehmann,
Heinrich Estermann*



Burgfelden Grenze und Basel Bad. Bf.: Weiterfahrt ist gefragt.

Bilder: wo



Bad Doberan oder Seldwyla

Bad Doberan, Ausgangspunkt der Molly, einer Dampfbahn mit 900 mm Spurweite, liegt an der DB-Strecke Wismar-Rostock in Mecklenburg. Kürzlich erneuert und automatisiert, wurden auch die Bahnhöfe rückgebaut, alles mit Regionalisierungsmitteln für den Nahverkehr. In Bad Doberan gibt's noch zwei Gleise für Zugskreuzungen, was aber nur funktioniert, wenn beide Züge als kurze Triebwagen-Einheiten verkehren. Werden über diese Strecke Güterzüge vom oder nach dem Hafen Rostock umgeleitet, wird der Personennahverkehr auf Ersatzbetrieb umgestellt, sprich auf die Strasse verlegt. In Deutschland werden Bahninfrastrukturen öfter ohne längerfristige Perspektiven angelegt. Planungshorizont bleibt der aktuelle Fahrplan.



DB Regio in Bad Doberan.

Bild: Pro Bahn D / Engel

Wer nun denkt, dies sei eine Eigenart unseres nördlichen Nachbarn, hat weit gefehlt. Gleiches soll in Zug-Oberwil geschehen. Damit zwischen Zug und Arth-Goldau die S2 im Halbstundentakt verkehren kann, muss bis Ende 2010 in der

Mitte der 9,4 km langen Einspurstrecke zwischen Zug und Walchwil eine Kreuzungsmöglichkeit erstellt werden. Bezahlt aus Mitteln des Kantons und des Infrastrukturfonds des Bundes, wird das zweite Gleis eine Nutzlänge von 220 m auf-

weisen. Genügend lang für zwei (nicht drei) Flirts, aber das Kreuzen zwischen zwei ETR 610 mit einem IR-Zug wird nicht möglich sein, dazu müsste die Ausweiche 400 m lang sein. Dies betrifft aber den Fernverkehr und deshalb wäre der Ausbau von den SBB selbst zu finanzieren gewesen.

Liegt Seldwyla in Mecklenburg oder in Zug? Übrigens: Eine Fahrt mit der Molly ist lohnenswert. Fünfkuppler-Tenderloks ziehen 8 bis 10 Wagen nach Heiligendamm und Bad Kühlungsborn an der Ostsee. Die Kreuzungsstationen sind mit schnell zu befahrenden Weichen ausgerüstet und lassen das Kreuzen mit dem Gegenzug anstandslos zu. (Quellen: Der Fahrgast, Magazin von Pro-Bahn D und SER 2/2009) **wo**

Der, die, das Tram

Ist doch klar, das Tram fährt durch eine Schweizer Stadt. Sächlich ist, was keine Person ist. Nein, die Tram heisst es in Deutschland, es ist schliesslich die Strassenbahn. Non, sagen die Lëtzeburger, es gilt der Tram, denn das Luxemburgische steht dem Französischen nahe und dort ist's *le tram*, abgeleitet vom englischen *tramway*. Nicht so in den USA. In New Orleans verkehren *street cars*

und in Bosten sind's *trolleys*. Aber nein, für uns ist ein Trolley doch der Bus mit der Oberleitung.

Wiederum Nein sagen die Deutschen, denn das ist ein O-Bus, analog zum Omnibus. Und wenn Forscher von einer Omnibus-Umfrage sprechen, haben sie nicht Busfahrgäste befragt, sondern einen breiten Querschnitt der Bevölkerung. Das Tessin verfügte einst über drei

tramvie (f) in Lugano, Locarno, Mendrisio, wo *i tram (m)* durch die Strassen ratterten.

Im Basler Tram, da gab's Billeteure, in Zürich waren's Billeteusen und Kondukteure, während in Lausanne *le conducteur* das Tram nach Renens chauffierte und der *controlleur* die Billette knipste. A Genève, da pilotieren seit eh und je *les wattmen*, die auch weiblich sein dürfen, *les tramways*.

St. Gallen dafür hat seit drei Jahren ein LighTram, was nichts anderes als ein Gelenktrolleybus ist, mit einem dritten niederflurigen Teil.

Sicher ist: Das Tram erlebt eine Renaissance. In Genf, Bern, Zürich und Basel sind neue Linien im Bau. Das Basler Tram No. 8 mutiert dabei sogar zu der Tram No. 8 in Weil (D). **wo** Siehe auch www.tram8.info.



Eindeutig: das Zürcher Tram in ländlicher Umgebung.

Bild: wo

Le Funiculaire La Coudre–Chaumont

Ein lohnender Aussichtspunkt im Drei-Seen-Land.

Nicht weit, in der welschen Schweiz im Jurabogen bei Neuenburg, finden wir den Aussichtsberg Chaumont. Von Bern durchs Grosse Moos und hoch über den Zihlkanal respektive dem Bielersee entlang erreichen wir nach Neuenstadt oder La Neuveville die Suisse romande und kurz darauf Neuenburg. Für die Weiterfahrt befindet sich die Haltestelle (Trolleybus Nr. 7 Richtung Hauterive) auf der Nordseite der Gleise. Nach zehn Minuten ist der Bushalt La Coudre, Talstation des Funiculaire du Chaumont, erreicht. Sind wir zu früh (Abfahrt der Standseilbahn je zur vollen Stunde), kann die Zeit im gegenüberliegenden Restaurant du Funiculaire verkürzt werden.

Am 17. September 1910 wurde die 2098 m lange Standseilbahn NCh Neuchâtel–Chaumont feierlich eingeweiht. 1943 ging diese an die Tramways de Neuchâtel TN, welche ihrerseits 1971 in den Transports en commun de Neuchâtel aufging und neuerdings als Transports publics du Littoral neuchâtelois alle Bus, Tram und Standseilbahnen entlang des Seeufers, des Littorals, umfasst.

Mit Blick auf das 100-Jahr Jubiläum der NCh wurde 2007 eine umfassende Renovation der Infrastruktur durchgeführt. Der Umbau der konventionellen Standseilbahn in eine sogenannte Windenbahn erforderte 3,2 Mio. Franken. Trasse und Immobilien wurden renoviert, Zugseil und Steuerung ersetzt. Bei einer Windenbahn verkehren nicht zwei Wagen, sondern das einzige Fahrzeug wird von der Bergstation aus am Seil heraufgezogen oder hinuntergelassen. Dies vereinfacht den Betrieb und spart Kosten, allerdings bei ge-

ringerer Beförderungskapazität. Der Wagen von 1995 ist auch für den Transport von Fahrrädern und Kinderwagen eingerichtet.

Die Fahrt führt von La Coudre, 517 m ü. M., mit einer max. Steigung von 46% (min. 15%) auf den Chaumont, 1081 m ü. M. Der nahe liegende Aussichtsturm bietet ein unvergessliches Panorama mit Neuenburger-, Murten- und Bielersee, Mittelland, Voralpen und einen grandiosen Blick auf

die Berner Alpen. Nachts mutiert der Aussichtsturm zum Leuchtturm, dessen Lichtstrahl der Schreibende schon als Kind vom Seeland aus beobachten konnte. Von der Berg- bis zur Talstation steht für Downhillbiker eine einmalige Abfahrtsstrecke zur Verfügung (Spezialtickets erhältlich). Wanderfreunde erreichen Neuenburg auf dem Weg der Zeit (Le Sentier du Temps). Auf einer Länge von 4500 m wird mit 17 Holzkulpturen und Schrifftafeln die

Entstehung der Erde vor 4,5 Milliarden Jahren (1 m = 1 Million Jahre) dargestellt. Diese Wanderung dauert rund eine Stunde bis Roche de l'Ermitage, von wo in wenigen Minuten die nächste Busstation (Bus 7) erreicht wird. Wer zu Fuss zurück zur Talstation des Funiculaire möchte, ist noch 3/4 Stunden unterwegs.

Es lohnt sich in jedem Fall, auf der nächsten Fahrt entlang dem Jurabogen in Neuenburg einen Halt einzulegen. Deren Hanglage hat noch zum Bau von zwei andern Standseilbahnen Anlass gegeben. Das kurze romantische Bähnchen Ecluse-Plan verbindet die Altstadt mit dem darüber liegenden Quartier und zur Expo 2002 wurde das Funambule gebaut. Die Verbindung Bahnhof–See, welche zuunterst horizontal verläuft, stellt quasi eine Gondelbahn auf Rädern dar.

Text und Fotos Hans Rothen

Details und Tarife:
www.tn-neuchatel.ch



Bereit für eine Fahrt auf den Chaumont.

Bild: wo



Bergstation und Aussichtsturm.

Bild: wo

Vallée de la Sagne – Arrêt sur demande



Grosser Bahnhof in La Sagne.

Bild: wo

Bahn, Bus, Trolleybus) mit beachtlichen 80 km/h Richtung Les Ponts-de-Martel und La Chaux-de-Fonds. Unterwegs will kaum jemand einsteigen – arrêts sur demande, ein Pfiff und das Haltestellenhäuschen flitzt vorbei. In der Mitte der Strecke hat's einen Bahnhof zum Ausweichen. Einmal täglich, um 7.42 Uhr, gibt's hier einen grossen Bahnhof. Dann kreuzt der Regionalzug mit dem Schülerzug, denn hier in La Sagne steht auch ein grosses regionales Schulhaus. Auszusteigen lohnt sich und gleich eine Nacht zu Verweilen ebenfalls.

Perlhuhn vom Holzherd

Fünf Schritte oberhalb des Bahnhofs liegt das Hotel Von Bergen – ein absolutes Unikum. Madame Buhler hat das Haus vor acht Jahren nach einem län-

Wer mit der Standseilbahn auf den Chaumont fährt, hat nicht nur die grandiose Sicht auf die Alpen. Im seinem Rücken dehnt sich das Val de Ruz aus, begrenzt von der nächsten Jurakette mit dem Tête de Ran als höchste Erhebung. Hinter diesem Hausberg der Chauxdefoniers ist eine weitere Neuenburger Perle zu finden – das Vallée de la Sagne.

Eine weite, abflusslose Ebene auf exakt 1000 m ü. M. – ein morgendliches Nebelchen nur

und Kuhgebimmel allüberall. Dem Rande entlang eilt der rot-weisse Triebwagen der

TRN (Transports Régionaux Neuchâtelois, das öV-Unternehmen des Hochlandes mit

Découvertes dans le Jura neuchâtelois

Le Chaumont

À Neuchâtel, l'arrêt de l'IC parti des rives du Léman pour rejoindre Zurich, est bref. Changer de train ? Le jeu en vaut la chandelle : pour s'en convaincre, il suffit de suivre

les deux itinéraires d'excursions proposés par Pro Bahn Schweiz. Le Chaumont est la montagne qui trône au-dessus de Neuchâtel ; un funiculaire presque centenaire, rénové de fond en comble il y a peu, achemine en dix minutes les voyageurs sur ce promontoire qui surplombe le Pays des Trois-Lacs et qui offre un panorama phénoménal des Alpes. Neuchâtel compte deux autres funiculaires, dont le Funambule, métro souterrain aménagé à l'occasion d'Expo 02.

Un chemin de fer économique et une perdrix mijotée au feu de bois

Les motrices rouges et blanches des TRN parcourent au rythme horaire la vallée de la

Sagne, haut-plateau sans écoulement situé au sud-ouest de La Chaux-de-Fonds. Construit pour transporter la tourbe qui y était exploitée, ce chemin de fer a aujourd'hui pour vocation d'acheminer les écoliers et les écolières à La Sagne et les pendulaires à la ville horlogère. Il transporte gratuitement les vélos et il faut dire que cette région calme et ouverte se prête à merveille aux vacances en deux-roues. Il vaut aussi la peine de s'arrêter à l'hôtel Von Bergen à La Sagne, où Mme Buhler est la dernière restauratrice suisse à se livrer à la bonne cuisine d'antan sur un potager à bois. La perdrix accompagnée de sa purée de pommes a clairement un petit goût de revenez-y !



Le Petit-Martel – Halt auf Verlangen.

Bild: wo

geren Stillstand erworben und ganz subtil der neuen Zeit angepasst. Trotzdem liegt als Lektüre die «Schweizer Illustrierte» vom Juni 1963 auf, wie wenn sie der letzte Gast gestern liegen gelassen hätte. Das abendliche Mahl, Perlhuhn mit Kartoffelstock, wird auf dem Holzherd zubereitet. Die Hoteliere ist eine ausgezeichnete Köchin und bedient sich des letzten Hotelholzherdes meisterhaft. Ge krönt wird das Mahl mit einem Gläschen der grünen Fee, dem lange Zeit verbotenen Absinth aus dem benachbarten Val de Travers. Das Hotel von Bergen stammt aus der Blütezeit des Vallée de la Sagne, genauso wie das in den Achtzigerjahren des vorletzten Jahrhunderts erstellte Bähnchen.

Mehr Torf als Passagiere

Die ersten kleinen und schwachen Dreikupplerloks aus Winterthur überlebten wegen des

strengen Winterbetriebes nur gerade 17 Jahre, bis sie abgelöst werden mussten. Im Sommer führten die Züge meist doppelt so viele Güter- wie Personenwagen, alle hochbeladen mit Torf für die Heizungen in der Uhrmacherstadt. Elektrifiziert wurde die Linie erst 1950. Dabei kamen drei Triebwagen in Dienst, welche in Italien carrossiert wurden – aus Kostengründen, denn viel Geld wurde nie erwirtschaftet. Signale gibt's ausser in La Chaux-de-Fonds keine, die Triebwagen verkehren einmännig, aber für einen Schwatz ist der «mécanicien» alleweil zu haben. In Les Ponts-de-Martel, dem Linienendpunkt, wird man am Schalter liebevoll bedient und über die Schönheiten der Region informiert. Velos fahren übrigens gratis mit – die Gegend ist für eine Velofahrt mehr als lohnend, flach, weit und ruhig. Für Gruppen hat sich



die trn, welche diese Strecke heute betreibt, einen modernen Salon-Steuerwagen angeschafft mit der amtlichen Bezeichnung Arst – on vous attend. www.trn.ch / www.neuchatel tourisme.ch/hotel-09.

Gemütlich und gastlich das Hotel von Bergen. Bild: wo

Text und Fotos wo

BEA bern
expo

Internationale Fachmesse
des öffentlichen Verkehrs

Bern, 11.–14. November 2009

Mit Fachtagungen:
Jetzt online anmelden
www.suissetraffic.ch

**Sparen Sie mit dem
RailAway-Messekombi.**

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Durchlässige Bahngrenzen? Nicht Richtung Italien

Der neue CIS ETR 610 fährt endlich über die Grenze nach Italien und dürfte die aktuelle Leidensgeschichte der Bahnverbindungen Schweiz–Italien etwas lindern. Wie sieht es an den andern Bahngrenzen Richtung Stiefel aus? Ein Fazit von Pro Bahn Schweiz: Unbefriedigend.

Als Italien bahntechnisch mit den Ländern nördlich der Alpen verbunden wurde, waren grosse bauliche Anstrengungen notwendig. Von den dreizehn Transitlinien kann nur eine als Flachbahn bezeichnet werden. Die Topografie erforderte aber auch der Riviera entlang nicht minder viele Kunstbauten als für eine Alpenbahn. Der einstmals blühende Bahnverkehr in dieses Tourismusland par excellence ist aber fast gänzlich verschwunden (worden).

Über elf Grenzpunkte (Strecke) lässt sich Italien mit der Bahn erreichen: Ventimiglia

(Marseille–Genua), Limone und Breil s/Roya (Turin–Nizza, Tenda-Bahn), Modane (Lyon–Turin, Mont-Cenis), Domodossola (Simplon), Luino (Bellinzona–Novara/Gallarate), Chiasso (Gotthard), Brennero (Innsbruck–Verona, Brenner), San Candido/Innichen (Osttirol–Südtirol), Tarvisio (Wien–Venedig), Gorizia/Nova Gorica (Slowenien–Friaul), Sežana/Villa Opicina (Ljubljana–Triest/Venedig). Nicht berücksichtigt werden die beiden meterspurigen Verbindungen Centovalli und Bernina. So prestigeträchtige Wagenläufe wie Stockholm–Mailand,

München–St.Gallen–Gotthard–Mailand, Berlin–Basel–Lötschberg–Tenda–Nizza, Wien–Venedig–Genua–Marseille gehören längst der Vergangenheit an. Wie viele Möglichkeiten bieten sich heute an, um ohne Umsteigen per Bahn nach Italien zu gelangen? Erschütternd wenige. Mehr Auswahl gibt's mit Umsteigen, aber oft nur mit Regionalzügen, die zwar in Italien erstaunlich schnell und weit unterwegs sind.

International = Alibiübung
Diese Zusammenstellung zeigt den Alibi charakter der interna-

tionalen Zugverbindungen von und nach Italien, umso mehr, als bei allen durchgehenden Zügen für den italienischen Teil Reservierungspflicht herrscht und ein Globalpreis verlangt wird. Eine Fahrt über den Brenner und durch den Mont-Cenis im Vorsommer 2008 veranschaulichte ein entsprechendes Resultat: Im Transit über die Grenze konnten in der 1.Klasse die Reisenden an einer Hand abgezählt werden und das u. a. im TGV Mailand–Paris! Dieser durchquerte den halben Mont-Cenis-Tunnel gerade mal mit 40 km/h (Grund: lavori?) und legte in Modane einen zwölfminütigen fahrplanmässigen Grenzaufenthalt ein. Grotesk werden die Verhältnisse an den östlichen Grenzübergängen. Die Suche im Fahrplan für Ljubljana–Venedig ergibt eine Reisezeit von 6 bis 7 Stunden mit Regio via Jesenice nach Nova Gorica und IR Gorizia–Venezia. Die Strecke auf der Autobahn misst rund 230 km. Wer nimmt denn da noch die Bahn?

Trenitalia behandelt den Transitverkehr mehr als stiefmütterlich. Dies zeigt auch die kurzfristige Streichung des slowenischen Pendolinos Ljubljana–Venezia, welcher die Strecke in gut drei Stunden zurücklegte. Gar nichts mehr übrig geblieben ist vom Glanz der k.u.k. Paradestrecke Wien–Graz–Marburg–Laibach–Triest, welche einstmals das Rückgrat der Südbahn für den Personen- und Güterverkehr darstellte und heute wieder vollständig durch EU-Staaten führt. Zwischen Slowenien und Triest spielt sich zwar ein reger Grenzverkehr ab, nur nicht mehr auf der Schiene, seit die jugoslawischen «Gomulka»-Triebzüge Ljubljana–Trieste gestrichen

Transitpunkt	Direkte Verbindungen	Grenzaufenthalt weitere Verbindungen
Ventimiglia	2 EC Milano–Nice	15-20 Min. Umsteigen: diverse IR/RE/R
Limone / Breil s/Roya	1 R/RE Cuneo–Nice	kein Grenzaufenthalt diverse R mit Umsteigen in Breil s/Roya oder Ventimiglia
Modane	3 TGV Milano–Paris Lyon 1 Express-Bus Torino–Lyon (Fr/Sa) 1 WL Elipsos Milano–Barcelona	12-15 Min. Umsteigen: keine
Domodossola	9 CIS, resp. CIS-EC 1 EN ZH / GE 2 EN Transit Italien–Paris Bercy	5, resp. 15 Min. +IR/R bis Domodossola
Luino	Keine	Lediglich 7 x pro Tag TILO S 30
Chiasso	9 CIS ab ZH / BS zu diversen Zielen 4 IR Lugano / Bellinzona–Milano 1 CNL Amsterdam–Milano	«kein», resp. 4 Min. Umsteigen: diverse R/S + TILO S 10 Albate–Bellinzona
Brennero	5 EC ab München zu diversen Zielen 1 CNL München–Roma 3 RE Innsbruck–Villach via Osttirol	10-15 Min. Umsteigen: diverse R/IR, I: Anschluss im Stundentakt
San Candido	3 RE Innsbruck–Villach	Umsteigen: diverse R/R I: Anschluss im Stundentakt
Tarvisio	1 EC Wien–Semmering–Venezia SL 2 ÖBB IC-Busse(!) Klagenfurt–Venezia 1 EN Wien–Semmering–Roma 1 EN Wien–Salzburg–Venezia	10 Min. ohne Grenzaufenthalt! Umsteigen: keine
Gorizia / Nova Gorica	keine	40 Min. Für Transit werden Bus oder Taxi empfohlen.
Sežana / Villa Opicina	1 EN Budapest–Zagreb–Venezia (bedient Triest nicht)	20 Min. Umsteigen: keine

und verschrottet wurden. Via Tarvis vertraut die ÖBB dem Bus und am Brenner werden die EC-Züge laufend weiter ausgedünnt. Hier sind DB/ÖBB daran, in Italien mit der Ferrovie Nord statt mit Trenitalia zusammenzuspannen. Mit der «Taurus 1216» besitzen die Österreicher und Slowenen auch eine Lok, welche voll italientauglich und 230 km/h schnell wäre, nur wird sie von Italien aus unerfindlichen Gründen immer noch nicht zugelassen. Damit könnten EC-Züge durchgehend von München bis Rom oder Wien bis Mailand bespannt werden und auf allen geeigneten Abschnitten mit 200 km/h verkehren. Auf der Autobahn bleibt's bei 120 km/h.

Nicht schneller als 1966

Im Rahmen der CIS-Diskussionen ist ein Vergleich von Fahrzeiten aus der Schweiz nach Italien interessant, wobei die Vergleichszüge heute zwei bis vier weitere Halteorte bedienen. Basis Kursbuch 1966 und 2009: Zürich–Milano: TEE Gottardo: 3h 57', CIS ETR 3h 49'. Milano–Lausanne: TEE Cisalpin 3h 14', CIS 3h 15'.

Ohne Halt über die Grenze, wie seinerzeit der TEE in Chiasso, das ist Geschichte. Veränderte Sicherheitsbestimmungen



Milano Centrale: Es hätte noch Platz für mehr internationale Züge und Reisende. Bild: wo

und die Elektronik, welche neu aufzustarten ist, verlangen heute zwingend einen 2-Minuten-Stopp. Eher als Kulturpuffer sind die 15 bis 18 Minuten einzusetzen, welche für einen Lok-

wechsel in Domo oder Chiasso im Fahrplan erscheinen. Damit wird auch die Tatsache ausgeglichen, dass in Italien ein Zug ab 15' als verspätet gilt, aber in der Schweiz schon bei 4 Minu-

ten Abweichung von der Fahrplanzeit. Und schon sieht jede Verspätungsstatistik völlig anders aus.

Fazit: Auto und Flug bleiben die Konkurrenten für Reisen ins Stiefelland. Die Bahn hätte ein Riesenpotenzial, um Fahrgäste zurückzugewinnen, nur funktioniert dies mit den heutigen Akteuren wohl kaum. Neue Lösungen sind gefragt.

Kaspar P. Woker

Quellen: www.diebahn.de, SER



Der slowenische Pendolino nach Maribor statt Venedig. Bild: sz



Trenitalia ES Bolzano–Roma statt EC München–Roma. Bild: wo

Cisalpino ETR 610 – meine Premiere

Ouverture

5. August: Um 6.20 mit dem CIS Due von Lausanne nach Mailand und zurück mit dem Vorgängermodell CIS Uno nach Zürich fahren, um für das InfoForum eine Reportage über die neuen ETR 610 zu schreiben, das war meine Absicht. Weit gefehlt: Zwei Wochen nach der vollmundigen Ankündigung durch Cisalpino ist auch der ETR 610 *en panne* und fällt aus. Immerhin erscheint ein ICN als Ersatz, zwar mit unbedientem Speisewagen. Das heisst wohl, in Domodossola umzusteigen. Nach Sitten lässt sich ein freundlicher SBB-Zugbegleiter blicken und erklärt mir, dass in Brig umgestiegen werden müsse und ich um 10.35 in Mailand sei. Halt – der CIS 35 kommt doch um 9.35 in Mailand an. Der Ersatzzug fahre nur bis Brig und dort sei auf den CIS aus Basel umzusteigen – Wartezeit eine Stunde! Abbruch der Reise in Brig. Als Zugabe die Erklärung, am Vortag sei der ETR 610 auch ausgefallen und kein Ersatzzug ab Genf gefahren – eine Katastrophe – und die Ergänzung, der neue ETR 610 sei aber wunderschön. Nur müsste dieser



Endlich unterwegs: CIS Due ETR 610 Mailand–Genf am 12. August 2009 bei der Durchfahrt in Visp.

Bild: Meillasson

eben verkehren und das scheint bei Cisalpino weiterhin ein Glücksspiel zu sein.

Zwischenakt

Die geharnischte Reklamation bei Pressechef und Direktor von Cisalpino wird anstandslos entgegengenommen und es wird freimütig zugegeben, dass Information und Stellung eines Ersatzzuges nicht geklappt hätten. Am 8. August war in der

Presse zu lesen «Wegen einer inaktiven Steckverbindung habe die Software des Zuges eine Abweichung festgestellt, so dass die Betreiber beschlossen haben, die Ursache abzuklären und die beiden einsatzbereiten Züge nochmals aus dem Betrieb zu nehmen».

Hauptakt

13. August: Pünktlich um 7.40 fährt der CIS Due, alias ETR 610,

in Brig ein und nimmt eine kleine Gruppe Interessierter zur Premiere mit nach Mailand. Erster Eindruck: Die Schilderung des Zugführers vor einer Woche stimmt. Der neue Zug ist, vor allem im Vergleich zu seinem Vorgänger, wunderschön. Ruhige und leise Fahrt auch in einem Wagen mit Antriebsachsen, bequeme Sitze, genügend Beinfreiheit, um einen Drittel grössere Fenster und raffinierte

7. September 2009 – Nächster Akt

BAV verlängert Konzession für Cisalpino. Die mitgelieferte, eher schwache Begründung hinterlässt Zweifel. PBS Vize Kurt Schreiber in der Presse: «Wir bleiben skeptisch.»

Die Fürsten und der Fuhrmann – eine tragische Komödie

Zwei Fürsten und ihre Räte stehen da, dazwischen eine Grenze. Sie haben sich wenig zu sagen, beschliessen aber gemeinsam, ihren Untertanen die Fahrt über die Grenze zu ermöglichen. Sie stellen einen Fuhrhalter an, rüsten ihn mit Dukaten aus und weisen ihn an, ja nur im einen Fürstentum neue Wagen zu kaufen und diese raschmöglichst einzusetzen. Zu welchen Stunden und wie schnell diese Wagen zu fahren hätten, wird verfügt. Die Inbetriebsetzung wird je durch die Bürokratie der beiden Fürsten orchestriert. Herolde – speziell im einen Land – künden lange im Voraus an, welche feudale silbernen und rasanten Wagen nun bereit seien für eine Reise ins andere Land. Doch

oh weh, die beauftragte Wagenschmiede kriegt die Wagen nicht hin. Jahre ziehen ins Land, immer mehr werden die zu engen Wege durch andere Fuhrwerke verstopft und es bleibt kein Platz für die neuen silbrigen Fahrzeuge. Die Untertanen begehren auf – wann kommen die neuen Wagen? Alles haut auf den Fuhrhalter ein, doch der kann wenig tun. Die beiden Fürsten bestimmen, was zu tun sei, um die Misere zu beheben. Da beide gleich viel zu sagen haben, geschieht nicht viel. Und viel lieber lassen sie den kleinen Wägelchen und den schweren Lastfuhrwerken ihrer Untertanen im eigenen Land den Vortritt. Die rasanten, silbernen Wagen sind kaum je zur versprochenen Zeit

unterwegs. Wer trägt die Schuld? Jawohl der Fuhrmann! Wir, die beiden Fürsten, haben ja ihm den Auftrag erteilt, etwas Gutes auf die Schienen zu bringen, aber bitte so, wie es uns gefällt.

Als Aussenstehender merkt sich's bald: ein diffuses Libretto, keine strenge Regie und ein kakophonisches Orchester. Die zahlenden Zuschauer verlieren die Geduld. Der Vorhang droht zuzugehen, doch langsam wird's hell auf der Bühne. Die neuen silbernen Wagen rollen an, nur eignen sie sich nicht für die alten, engen Wege. Wer trägt dafür die Schuld? Wohl wiederum der Fuhrmann, und damit wären die Fürsten dann fein raus. Der nächste Akt folgt schon bald.

Leselampen zwischen den Sitzen. Vergessen das unangenehme Röhrengedöhl eines Jets der ersten Generation, wie es bei der Fahrt im ETR 470 üblich ist. Im eher kleinen Speisewagen wird das Frühstück serviert. Die Fahrt bis Mailand dauert zwei Stunden und ist mit Erkunden des Zuges – inklusive Besuch im Führerstand – im Nu vorbei. Das einmütige Urteil: Der ETR 610 stellt einen Quantensprung dar gegenüber den älteren Cisalpini. Natürlich gibt es noch Kinderkrankheiten auszumerzen, wie beim optischen und akustischen Informationssystem, doch der Zug funktioniert und fährt. Nicht wegzudiskutieren – und dies trotz Prüfung der Innenraum-Maquette durch Experten (inklusive eines Vertreters von Pro Bahn Schweiz) – sind die sehr knappen Stauräume fürs Gepäck. Eine grosse Reisegruppe aus Übersee, zwei Familien mit Kinderwagen oder Ski im Winter und nichts bewegt sich mehr. Eher als Alibiübung sind die 2x2 Velohaken zu betrachten, welche nur benützbar sind, wenn die übrigen Fahrgäste ja kein Gepäck mit sich führen. Es gilt zu bedenken: Im Bereich der Wagenenden sind die Neigeinrichtung, die Eingänge mit vier Stufen, die Toiletten und der Stauraum Gepäck untergebracht. Mehr Platz ginge zulasten von Sitzplätzen. Dazu entspinnt sich ein engagiertes Gespräch mit dem Vertreter von Cisalpino. Eine patente Lösung für eine optimale Nutzung ist nicht in Sicht; die berechtigten Anliegen der verschiedenen Benutzergruppen sind zu unterschiedlich.

Nachspiel und Kommentar

Der ETR 610 ist unterwegs, bald mal in zwei Zugpaaren zwischen Genf und Mailand. Um die Situation um Cisalpino herum näher zu verstehen, begibt man sich am besten auf die Bühne und schaut den Akteuren über

«Il servitore di due padroni» di Carlo Goldoni, versione 2009

Due principi con i loro consigli che hanno poco in comune, ma che per permettere ai loro sudditi il viaggio al di là del confine che divide i due paesi ingaggiano un cocchiere che deve comprare solo in un principato nuove carrozze da mettere in circolazione il più presto possibile con la burocrazia però dei due stati che si mette di traverso ... Uno scenario ben noto non solo ai conoscitori della famosa commedia che però a differenza dell'opera di Carlo Goldoni è almeno per il momento *open end*: un rappresentante della Pro Bahn Schweiz voleva svolgere due viaggi con l'ETR610 e questo a 2-3 settimane dalla sua inaugurazione in pompa magna, ma il 5 agosto 2009, poiché en panne ha dovuto prendere un ICN da Losanna a Briga da dove è tornato a Berna invece di continuare per Milano dove sarebbe arrivato un'ora più tardi del previsto poiché avrebbe dovuto aspettare il treno da Basilea. Il 13 agosto invece impressione ricavato da un ETR610 molto bello in confronto del predecessore, l'ETR470: sedie confortevoli con ampio spazio per le gambe, finestrini più grandi ecc., ma sistema elettronico d'informazione non ancora al 100%, vagone ristorante piccolo, superficie troppo esigua

die Schultern. Nebenan findet sich der an die Wirklichkeit angepasste Bühnentext zu dieser Premiere.

Pro Bahn Schweiz wünscht Cisalpino, dass die ETR 610 nun wirklich zum Fahren gebracht werden und die Bahnverbindungen durch den Simplon wieder voll in Schuss kommen.

per bagagli ciò che impedisce anche sistemare le biciclette se ci sono valige.

Situazione specifica al San Gottardo

Pur augurando che l'ETR610 venga davvero messo in funzione e che almeno sul Sempione i collegamenti funzionino di nuovo, riteniamo che il sistema di convogli inclinabili al San Gottardo sia fallita nella forma attuale con ICN, CIS e tanto di cambiamenti, perché a che cosa serve un orario che ci promette dei percorsi più brevi se la sua inaffidabilità «costringe» letteralmente il viaggiatore a calcolare sempre un'ora di riserva?

Quadro generale del traffico transfrontaliero

Il traffico transfrontaliero appena descritto si inserisce perfettamente nel quadro generale dei collegamenti in generale dall'Italia verso TUTTI i suoi paesi vicini. La tabella allegata elenca tutti i valichi di frontiera tranne quelli della Bernina e dei Centovalli e dimostra che i collegamenti non si prestano né per turisti né per viaggiatori d'affari, particolari ved. su diebahn.de e trenitalia.it. Dopo lo smantellamento costante decennale la situazione è altamente insoddisfacente. Esempi: sulla tratta Parigi-Milano il TGV(!) è fermo a

Modane per ben 10 minuti, mentre per un tragitto di 230 km tra Ljubljana e Venezia ci si mette da 6 a 7 ore con dapprima un treno regionale via Jesenice a Nova Gorica e poi con l'IR Gorizia-Venezia dopo la soppressione del pendolino sloveno Ljubljana-Venezia che trascorreva la stessa distanza in ca. tre ore. Le ÖBB impiegano i bus per il traffico transfrontaliero a Tarvisio mentre al Brennero pensano di collaborare piuttosto con la Ferrovia Milano Nord. Gli italiani continuano ad ostacolare la messa in funzione della «Taurus 1216» locomotiva austro-slovena in grado di circolare anche sulla loro rete e quindi impediscono i treni diretti EC che potrebbero circolare fino a 200 km/h sulla Monaco-Roma o Vienna-Venezia. Una quarantina di anni or sono un TEE da Zurigo a Milano metteva soli 8 minuti di più e da Losanna a Milano persino un minuto di meno e questo pur considerando le 2-4 fermate odierne di più! Ad aggiungere che per via di altri sistemi elettronici oggi è impossibile varcare il confine senza fermarsi.

Conclusione: ci sarebbe un potenziale gigantesco per la ferrovia, solo che non funziona con gli attori attuali, perciò ci vogliono nuove soluzioni!

Riassunto: Roger Hasler

spricht, doch dessen Unzuverlässigkeit die Reisenden «zwingt», immer eine Stunde Reserve einzukalkulieren?

Leider nichts – hier bleiben die SBB, Divisionen Personenverkehr und Infrastruktur, gefordert, und zwar schnell.

Kaspar P. Woker

Winterthur im Nationalbahnfieber

Ein Erlebnisbericht zum Freilichtspiel «Das dritte Gleis» und was aus der Nationalbahn geworden ist.

Den 11. Juli abends freihalten. Gesagt, getan. Nur so viel wurde uns mitgeteilt, dass wir eine Zeitreise ins 19. Jahrhundert machen würden. Bahnhof Winterthur um 17.45 Uhr: ein stielchter Dampfzug fährt ein, einsteigen bitte und weiter ging's nach Winterthur-Töss. Und ehe man es sich versah, war Mann oder Frau ins 19. Jahrhundert zurückversetzt. Jetzt wurde uns klar: Ein Freilichtspiel wird geboten mit dem Titel: «Das dritte Gleis» (ein Stück Eisenbahngeschichte).

Nationalbahn flop – Theater top

Am Ende: Das Winterthurer Grounding im Jahre 1878. Wie kam es dazu? Die demokratische Bewegung im Kanton Zürich mit der Hochburg Winterthur feierte 1869 die Annahme der neuen Kantonsverfassung, ein herber Schlag für Alfred Escher und die Zürcher Liberalen. Die Winterthurer Notablen Ziegler (Stadtschreiber), Sulzer (Stadtpräsident), Rieter (Industrieller) und Bleuler (Redaktor «Landbote») wollten nichts weniger als aus dem wirtschaftlichen Schatten Zürichs treten. Sie gründeten



Auch Geissen gehörten zur Fracht der SNB.

Bild: zvg

die Schweizer Nationalbahn (SNB), die von Singen bis an den Genfersee führen und somit dem von Alfred Escher dominierten System der Privatbahnen (Nordostbahn, Gotthardbahn) die Stirn bieten sollte. Gemeinden und kleine Leute zahlten ein, denn es sollte eine Volksbahn werden. Wenn auch das Projekt einiges für sich

hatte, so verkannte es die Kräfteverhältnisse in der Schweizer Eisenbahnlandschaft. Mit Ach und Krach konnte die Bahn 1875 von Singen und Kreuzlingen bis Winterthur und 1877 über Zürich-Seebach, Baden-Oberstadt bis Zofingen eröffnet werden. Die Nordostbahn ihrerseits hielt sich die unliebsame Konkurrenz durch ein

Verbot zur Benützung ihrer Linien vom Leibe. Was blieb anderes übrig, als von Winterthur bis Effretikon ein drittes Gleis zu legen. Es verwundert nicht, dass die Geschichte schon wenige Monate später in einem Fiasco endete, trotz Sparmassnahmen. So wurde sogar Herr Rieter ein Anschlussgleis verwehrt, worauf er aus Protest aus dem Gremium austrat.

Gnadenlos waren die Folgen des Crashes: Die Stadt Winterthur, Bürge der millionenschweren Bankkredite, musste 1880 ihr gesamtes Hab und Gut dem Kanton Zürich verpfänden, um nicht selbst in Konkurs zu gehen. 75 Jahre lang zahlte sie Schulden ab, bis 1953. Baden, Lenzburg und Zofingen erging es ähnlich.

Hauptdarsteller DVZO

Gute und professionelle Schauspieler, über 120 Helfer hinter den Kulissen und der «Hauptdarsteller», der nachgestellte SNB-Dampfzug, alias Dampfbahn Zürcher Oberland, verdienen einen grossen Applaus. Unter www.dasdrittegleis.ch sind Informationen zu dieser Geschichte verfügbar.

Andreas Keller, PBZH

Die Schweizerische Nationalbahn heute

Die damals gebauten Strecken werden heute intensiv genutzt, wenn auch «das dritte Gleis», welches bereits 1880 wieder abgebaut wurde, heute schmerzlich fehlt (Ausbau Bahninfrastruktur Winterthur–Zürich). Damals ging die Volksbahn SNB in der ungeliebten Herrenbahn, der NOB, auf und ist 1902 Teil der SBB geworden. Vom ehemaligen SNB-Netz wurden seither die Strecke Singen–Ramsen abgebaut

(da nie elektrifiziert), die Strecken Ramsen–Etzwil, Wettingen–Mellingen werden von Historischen Bahnen oder nur noch für den Güterverkehr genutzt, während Suhr–Aarau bis 2010 für die WSB auf Meterspur umgebaut wird. Winterthur–Töss, Ort des Freilichtspiels, liegt übrigens nicht an einer SNB-Strecke, sondern an der 1876 von der Nordostbahn (NOB) gebauten Linie Winterthur–Bülach.

Wertvolle Strecken

Dass die SNB effektiv an allen grossen Verkehrsströmen vorbeigeplant wurde, zeigt die Tatsache, dass bis ungefähr 1970 auf diesen Strecken mit einem dürftigen Fahrplan die wenigen Reisenden lediglich im ältesten Wagenmaterial der SBB herumkutschiert wurden. Mit der Planung des Rangierbahnhofs Limmattal, dem Bau der Heitersberg-Linie, der S-Bahn Zürich und Bahn 2000 wurde der Wert dieser Nebenlinien aber wieder entdeckt. Von Mellingen bis Lenzburg

sausen die IC-Züge Zürich–Bern auf SNB-Spuren, via Kloten, bis Seuzach im Weinland und im Furtal gibt sich die Zürcher S-Bahn die Ehre und dank alten und neuen Verbindungskurven (Konstanz–Kreuzlingen Hafen, Kloten/Opfikon–Seebach, Würenlos–Killwangen) werden Güterzüge direkt zu den Rangierbahnhöfen geführt. Nicht zu unterschätzen für die Betriebsführung der SBB waren und sind die Ex-SNB-Linien auch für Umleitungen bei Störungen. **us/w**

Serviceleistungen im öV

Lust

Grossbaustelle Bellevue – Zürich Stadelhofen. In einer Parforce-Übung baut die VBZ im Juli neue Schienen ein für die Linien 11, 15 und S 18. Unterbrochene Tramlinien, abgeriegelte Strassen, enge Zugänge zu Bahnhof und Geschäften. Im Voraus viel Gezetter in den Gazetten. Doch ein Augenschein an Ort zeigt anderes: Personal von VBZ und SBB, das orientiert und weiterhilft, hervorragende Organisation, Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist gewährleistet und die Information ist ausgezeichnet.

Schiff nach Brienz. Angesagt ist das Dampfschiff Lötschberg – ein besonderes Erlebnis. Doch über dessen Eingang prangt das Schild «Reserviert» – eine Grossgruppe hat das Schiff für sich gechartert, das Publikum darf mit dem MS Jungfrau vorlieb nehmen. Speziell Kinder sind enttäuscht. Gemäss dem Kleingedruckten im Fahrplan ist dies zwar in Ordnung und die Schifffahrt BLS verdient so wohl besser als mit GA, oder Tageskartenkunden, doch an einem Sonntag in der Hochsaison kommt dies einem Affront der Kundschaft gleich. **us**

Frust

Brienzersee, Schiffsteg Interlaken Ost, Sonntag, 26. Juli, 14 Uhr. Ausflügler warten auf das

Haben Sie ähnliche positive oder negative Beobachtungen gemacht – teilen Sie dies der Redaktion mit. **pbs**



Dampfschiff «Lötschberg» exklusiv reserviert für Grossgruppe.

Bild: BLS

Graubünden plant ÖV-Ausbau

Der Regierungsrat des Kantons Graubünden will dem Grossen Rat bis 2012 einen Bericht zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorlegen. Es sei eine Daueraufgabe, das Angebot auf Schiene und Strasse zu verbessern, meint die Regierung. Sie reagiert damit auf einen Auftrag der grossrätlichen Kommission für Umwelt, Verkehr

und Energie. Bereits in Prüfung sind ein neues Konzept für die Bahn im Prättigau und die Beschleunigung, resp. Verdichtung der Verbindung Zürich–Chur.

Bekanntlich fordern Graubünden und St. Gallen schon lange eine zweite IC-Verbindung zwischen Zürich, Sargans und Chur. **hs**



Regio Pontresina–Scuol mit Velowagen.

Bild: wo

Buslinien kommen und gehen

Wenn am Linienende auf Buslinien Bahnanschlüsse abzuwarten sind, entstehen unproduktive Stilllager. So auch in Ziegelbrücke für den Linthbus aus Uznach-Schänis. Statt jedes mal 29 Minuten zu warten, soll nun in dieser Zeit eine Fahrt via Schänis SG und verschiedene Einkaufszentren zum Bahnhof Bilten GL geführt werden. Ein Versuchsbetrieb ab Dezember 2009 wird vom Kanton St. Gallen in Aussicht genommen. Vorläufig verweigert sich der Kanton Glarus aber einer Mitfinanzierung.

Gleiches droht auch dem Pragelbus, der im Sommer 2008 und 2009 auf Initiative des Verkehrsvereins Muotathal lanciert wurde. Noch bis im Oktober lässt sich dieser für eine Rundreise Schwyz–Pragel–Klöntal–Glarus nutzen. An das Loch von 80 000 Franken will aber der

Kanton Glarus auch nichts bezahlen. Zurzeit laufen Bestrebungen für eine private Finanzierung, denn die Benutzerzahlen zeigen die touristische Bedeutung dieser Passfahrt für die beiden Kantone deutlich auf. Kursbuch 60.510, Platzreservierungen unter 041 817 75 00. Es ist zu hoffen, dass die Linie trotz der knausrigen Glarner bestehen bleibt. **hs/wo**





Der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz in Herisau im April 2009 von links: Kaspar P. Woker, Heinz Villa, Edwin Dutler, Johann Holenweg, Hans Rothen, Kurt Schreiber, Heinrich Estermann.

Bild Widler, Herisau

Pro Bahn Schweiz macht vorwärts

Gegen 2000 Mitglieder zählt unsere Interessenvertretung. In regionalen und themenbezogenen Strukturen werden Probleme rund um den öffentlichen Verkehr behandelt. PBS stellt sich vor.

Pro Bahn Schweiz (PBS), 1993 von Enthusiasten ins Leben gerufen, wird heute von den Bahnen und andern Transportunternehmen als Partner zur Vertretung von Kundenanliegen wahrgenommen. Doch wer steckt dahinter?

Sektionen, Ressorts und InfoForum

Deutsche Schweiz und Tessin werden von PBS mit sechs Sektionen abgedeckt – Kontaktadressen siehe Seite 23. Regionale Anliegen und Kontakte zu «ihren» Kantonen und Transportunternehmen (TU) stehen im Vordergrund, natürlich auch mit den städtischen Bus- und Trambetrieben. Daneben vertreten sie PBS in den Regionalen Verkehrskonferenzen und bringen konkrete Ausbauwünsche für Fahrplan und Linien ein. Mit der Sektion Espace Mittelland

(Bern und Westschweizer Kantone) versucht PBS, auch ennet der Saane Fuss zu fassen. Dort harrtallerdingsnocheinschlummerndes Potenzial oder es gelingt unseren Compatriotes einfach besser, ihre Anliegen direkt zu vertreten. Eine kleine, aber kraftvolle Sektion kümmert sich um die Fahrgastanliegen südlich des Gotthards. Deren Abkürzung, ASTUTI ist ein Synonym für astuto; deutsch = schlau, listig.

Die vier internen Ressorts widmen sich gezielt einem Fachgebiet: Fahrplan, Güterverkehr, Dienstleistungen und Pro Gare. In Letzterem sind die privaten Stationshalter zusammengeschlossen, welche an einem von der Bahn aufgegebenen Schalter den Kundendienst aufrecht erhalten. So sehr diese Dienstleistung einst von den SBB gepriesen wurde,

so ungeliebt sind ihr heute diese Kinder (siehe Artikel Seite 23). Vielfältig kommen die Aufgaben des Ressorts Dienstleistungen daher. Da geht es um Fragen der Kundeninformation im Fahrzeug und am Haltepunkt, der benutzerfreundlichen Gestaltung von Bahnwagen und die Tarifpolitik im öffentlichen Verkehr. Mit «grossen Kisten» beschäftigt sich das Ressort Güterverkehr, soll doch hier die Sicht von PBS zum Ausbau des Schienennetzes Schweiz und dem Nebeneinander von Personen- und Güterverkehr zum Ausdruck gebracht werden. Für die alljährlichen nationalen Fahrplaneingaben schliesslich zeichnet das Ressort Fahrplan verantwortlich. Hier wird unter der Ägide von Fachpersonen auch an Modellen für den zukünftigen Schienenverkehr (in-

ternational, national, regional) gearbeitet und dies mit den Leistungserbringern, allen voran mit den SBB, diskutiert.

Pro Bahn Schweiz will und muss ihre Anliegen auch einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich machen. Dazu dient neben der Homepage www.pro-bahn.ch die vierteljährliche Zeitschrift InfoForum, welche heute von einem Mitglied des Zentralvorstandes (ZV) betreut wird. Das InfoForum steht auch Lesern und Leserinnen als Forum zur Verfügung.

Zentralvorstand

Die sieben Mitglieder des Zentralvorstandes geben den Kurs vor, koordinieren und stellen die Vertretung von PBS nach aussen dar. Edwin Dutler, Präsident, Unternehmensberater, ist seit eh und je mit einem GA unterwegs, leitet Bahnreisen in

ganz Europa und hält speziell die Kontakte mit den SBB aufrecht. Er vertritt Pro Bahn Schweiz im europäischen Fahrgastverband EPF und ist Vorstandsmitglied der BahnJournalistenSchweiz. Kurt Schreiber, Vizepräsident, ist Versicherungskaufmann. Er bringt reiche politische Erfahrung mit als ehemaliger Zürcher Kantonsrat und als Präsident der Verkehrskommission Wädenswil. Zudem präsidierte er zwölf Jahre lang den Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in Zürich. Als Sprecher von PBS nimmt er auch die Kontakte zur Politik wahr. Hans Rothen, Organisationsberater, amtiert als Sekretär, Aktuar und weiss bei EDV-Fra-

gen Rat. Er vertritt PBS bei Anlässen im Raum Bern. Kaspar P. Woker schöpft als Redaktor des InfoForums dank seiner Tätigkeiten als Touristiker, Marketingfachmann, Leiter einer Bergbahngesellschaft und zuletzt als Pressesprecher einer Bahngesellschaft aus vielerlei Erfahrungen. Der ehemalige Bankfachmann Johann Holenweg kümmert sich bei PBS um die Finanzen. Heinrich Estermann, als Forscher in der Basler Chemie beschäftigt, und Heinz Villa, Techniker beim Amt für Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich, kennen und beurteilen den öV «lediglich» aus der Sicht des Benützers. Sie stellen bei PBS die Koordina-

tion mit den Fachressorts resp. den Sektionen her.

Mitglieder bringen sich ein

An fünf jährlichen Planungskonferenzen wird der Wissensaustausch zwischen den Gremien sichergestellt oder ein Thema vertieft behandelt, das anschliessend im InfoForum näher dargestellt wird (siehe Nr. 2/09).

In einer nächsten Nummer des InfoForums werden wir auf die Arbeit der Sektionen und Ressorts eingehen. Dort ist auch die Mitarbeit von interessierten Mitgliedern durchaus erwünscht, ob als Fachperson, als Politiker oder lediglich als aufmerksame Bahnreisende. Speziell gilt dies für weibliche Mit-

glieder, trotzdem PBS hier bereits auf Frauen-Power zurückgreifen kann. Frauen beurteilen den öV als Benützerinnen oftmals anders als die eher technikorientierten Männer und das ist wichtig im Gespräch mit den Transportunternehmen.

Pro Bahn Schweiz zählt heute gegen 2000 Mitglieder. Einzelpersonen, Familien, Firmen und Institutionen, Transportunternehmen und Gemeinden. «Es dürften ein bisschen mehr sein», wie der Präsident an der diesjährigen DV bekannt gab. Auch hier gilt: Pro Bahn bleibt dran und hofft natürlich durch ihre Mitsprache im neuen Kundenbeirat der SBB auch auf ein weiteres breites Echo. **wo**

SBB Lounge im Bahnhof Zürich

Seit Anfang Juni ist die von Railteam (siehe Kasten) vorgesehene Dienstleistung für internationale Reisende in erster Klasse auch in Zürich, dem Bahnhof mit den meisten internationalen Verbindungen ab der Schweiz, realisiert. Die SBB waren die einzige Bahn, welche diesen Service bisher nicht angeboten hat. Die für 50 Personen ausgelegte Lounge mit vier Räumen im Südtrakt des Bahnhofs ist täglich von 6 bis 21 Uhr geöffnet. In ruhiger Atmosphäre können die Reisenden hier ihre Wartezeit verbringen, an zwei Computer-Arbeitsplätzen surfen und mailen, die neusten Zeitungen und Zeitschriften lesen und kostenlos ihren Durst mit einer umfas-

senden Auswahl von alkoholfreien Getränken von Elvetino löschen. Laptop-Besitzer erhalten einen Zutrittscode für freien Internetzugang. Bei den Steckdosen sind praktisch alle europäischen Systeme vorhanden, Übergangsstecker sind nicht nötig. Den vorgesehenen Zug kann man nicht verpassen, ein grosser Bildschirm orientiert über Abfahrtszeit und Gleis. Zusätzlich werden alle Dienstleistungen eines Billetschalters angeboten.

Durchwegs positiv

Gemäss den Railteam-Bestimmungen haben Reisende mit einer nationalen Vielfahrerkarte in erster Klasse (Schweiz GA 1. Klasse) unbeschränkten Zu-



tritt zu allen 36 Railteam-Lounges in Europa. In Zürich darf dabei eine Begleitperson mitgenommen werden.

Wir wollten von Gery Bohli, Leiter Marktgebiet Zürich Stadt der SBB, wissen, wie sich der Betrieb der Lounge in den ersten Monaten entwickelt hat. Täglich benutzen 350 Reisende die Lounge, bereits nach 6 Uhr morgens wäre sie gut besucht. Die Verweildauer betrage 15 bis 30 Minuten und die Stammgäste schätzten den Mehrwert ihres GAs. Die Kundenreaktionen seien ausnahmslos positiv.

Mehr Lounges erwünscht

Bei verschiedenen Besuchen konnten wir uns persönlich von der Zweckmässigkeit der Lounge überzeugen. Nicht nur, dass der Kaffee wirklich gut ist, sondern auch die ruhige Atmosphäre hat uns beeindruckt, denn die in den Zügen oft fehlende Kinderstube mit dem Business-Telefonterror war nicht einmal in Ansätzen zu spüren. Kurz: die Lounge – eine Oase im hektischen Bahnhof von Zürich. Wir hoffen, dass die SBB in weiteren wichtigen Bahnhöfen Lounges realisiert. **dut**

Allianz Railteam

Railteam ist eine Allianz, die gemeinsam möglichst nahtlose Reisen im Hochgeschwindigkeitsverkehr anbieten, und um sich gegenüber dem Flugverkehr besser zu vermarkten.

Mitglieder sind DB, SNCF, Eurostar, NS Hispeed, ÖBB, SBB, SNCB sowie die Hochgeschwindigkeits-Tochtergesellschaften Thalys und Lyria. Diese betreiben TGV, ICE, Thalys, Eurostar, TGV Lyria, Albatros und Railjet. Nicht dabei sind Trenitalia und Renfe Spanien, sowenig wie die Nachtzüge.

Fahrplaneingaben

In den grösseren Kantonen werden Fahrplanbegehren von Regionalverkehrs-Konferenzen (RVK) behandelt und den Bahnen, respektive in Zürich dem ZVV, zur Umsetzung empfohlen. Pro Bahn Zürich (PBZH) engagiert sich bereits für 2011.

Schon im November 2009 wurden an den 12 RVK im Kanton Zürich die Begehren zum Fahrplan 2011 (gültig ab Dezember 2010) behandelt. PBZH legt mit ihren Eingaben ein Schwergewicht im Zürcher Oberland und fordert eine ganze Reihe von Verbesserungen auf den Buslinien, nachdem auf der Bahnlinie im Tösstal weiterhin kein durchgehender Halbstundentakt möglich ist. Für die Linien 885 Rapperswil-Rüti und 887 Eschenbach-Rüti wird (wenigstens in der HVZ) der 15-Minuten-Takt gefordert. Andere Linien, die heute noch den Stundentakt aufweisen, sollen

ganztags im 30-Minuten-Takt bedient werden. Dabei werden Verbesserungen der Anschlüsse an die S15, aber auch in Rapperswil in Richtung Uznach und Bündnerland gefordert.

Weitere Begehren für den Regionalverkehr betreffen zusätzliche Frühzüge auf den Linien S15, S11, und S9. Für Limmattal und Linkes Zürichseeufer stehen verschiedene Haltebegehren und Anschlusswünsche in den Randzeiten in den Eingaben.

Im Fernverkehr sind Fahrplanbegehren direkt an die SBB zu richten. Bei Pro Bahn Schweiz ist das Ressort Fahrplan dafür

verantwortlich und hat für den Raum Zürich neun Begehren gestellt, welche wegen der unterschiedlichen Vernehmlassungsfristen noch den Fahrplan 2010 (gültig ab Dezember 2009) betreffen. Fünf davon werden auch vom Kanton Zürich unterstützt. Ein Begehren zum IR Zürich-Locarno wurde zurückgestellt, da eine Realisierung erst mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich im Dezember 2013 möglich ist.

PBZH hofft, dass möglichst viele dieser Begehren umgesetzt werden können und nicht der Finanzknappheit im ZVV zum Opfer fallen. **tk**

Leserbrief Undatierte SBB-Einzelstreckenbillette fehlen

An einem wundervollen Sommertag – in der Schlange vor dem Billettschalter in Basel – kam mir der Gedanke, für einen freien Tag in der folgenden Woche bereits ein Billett von Frick nach Uster (Basel-Frick mit dem U-Abo kein Problem) retour zu lösen. So könnte ich je nach Wetterprognose wegfahren, also ein undatiertes Billett kaufen.

Die Dame am Schalter erklärte mir, das gehe nicht – es müsse immer ein genaues Datum für die Hin- und Rückreise angegeben werden. Lediglich Mehrfahrtenkarten sind undatiert und

werden vor Abfahrt am Automaten entwertet. Weshalb dies nicht möglich sei, konnte mir die Verkäuferin auch nicht logisch erklären. Die Möglichkeit des Vorratskaufs von unterschiedlichen Strecken mit undatierten Fahrkarten würde die Attraktivität der SBB eigentlich steigern. Man müsste dann nicht mehr lange am Schalter oder Automaten anstehen und könnte seine spontan beschlossenen Reisen antreten, ohne Angst, den Zug wegen des Billettbezuges zu verpassen.

Marcus Stoercklé jun., Basel (gekürzt, Red.)

Kommentar

Es gibt einen plausiblen Grund, weshalb die Bahnen keine undatierten Einzelfahrscheine ausgeben: das Schwarzfahren. Im Regionalverkehr gibt's nur Stichkontrollen und Schlaumeier haben längst gemerkt, dass bei den IR- und IC-Zügen in den Zusatzwagen sehr oft keine Billettkontrolle stattfindet. Da fährt man mit einem undatierten Billett gleich einige Male, z. B. von Zürich nach Bern, und hat immer eine Ausrede parat. Nein, PBS kann dieses Anliegen keinesfalls unterstützen. Am Schalter (manchmal mit Anstehen), am Automaten, im Internet und übers Handy sind Billette rund um die Uhr erhältlich und wenn man wegen des Billettkaufes wirklich einen Zug verpasst, fährt der nächste meistens in 30 Minuten. **pbs**



Riehen BS: Automaten für DB- und SBB-Billette. Bild: wo

Gönner Pro Bahn

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



BERN MOBIL



SOB SÜDOSTBAHN



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

Gemeinden

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

Maienfeld: Stationshalter ade!

Am 27. Juni 2009 schloss der Bahnschalter in Maienfeld für immer seine Tore, nachdem er während rund 15 Jahren von Stationshalter Felix Faccini sehr erfolgreich geführt wurde. Die Bevölkerung und ausländische Touristen schätzten seine Dienstleistungen und Auskünfte sehr. Für viele Heididorf-Touristen war der Bahnhof Maienfeld die erste Anlaufstelle. Billette können weiterhin am Automaten bezogen werden und das Zugangebot erfährt keine Änderungen.

SBB und Politik: Kein Interesse

Mit der Pensionierung von Felix Faccini geht ein «lang gehegter Wunsch» der SBB in Erfüllung, denn sie will die einst als Zukunftsmodell gepriesenen Stationshalter – wohl aus Futternid – endgültig abschaffen. Alle Bemühungen des Stationshalters und von Pro Bahn Ostschweiz für eine Nachfolgere-

gelung blieben erfolglos. Die Bevölkerung konnte zu wenig mobilisiert werden und auch seitens der Politik fehlte die Unterstützung.

Die Zeiten ändern sich

In der einst blühenden Stadt Maienfeld war der Bahnhof für Touristen oft die erste Anlaufstelle und eine Visitenkarte der Stadt. In der jüngsten Vergangenheit sind Hotels, Restaurants und Geschäfte geschlossen worden. Die brachliegenden Gebäude machen keinen einladenden Eindruck, der geschlossene Bahnhof und die fehlende Anlaufstelle für Touristen runden das Bild ab. Diese werden sich in Zukunft die Informationen im Internet holen müssen und können wohl auch dort das Gepäck aufbewahren lassen, wenn sie das Heididorf besuchen. Was wohl der Steinbock, das Markenzeichen von Graubünden Tourismus, dazu meint? **hs**



Felix Faccini, der letzte Stationshalter in Maienfeld.

Bild hs

Sektion Zürich

Baustellenbesuch Glattalbahn

Samstag, 21.11.09, 9.30 – 11.30 Uhr. Treffpunkt 9.15 Uhr Bhf Glattbrugg. Anmeldung bis 10.11: oev.schaffner@bluewin.ch oder 044 295 72 94

Gery Bohli gestorben

Zwei Tage nach dem Interview zur Lounge Zürich HB ist Gery Bohli unerwartet verstorben. Er war den Ansinnen von Pro Bahn Schweiz stets wohlwollend gesinnt. Herzliches Beileid.



Richtplan Kanton Luzern

Erfolgreiche Stellungnahme von Pro Bahn Zentralschweiz zum kantonalen Richtplanentwurf.

Im Sommer 2008 fand die Anhörung zum kantonalen Richtplanentwurf bei Bund, Nachbarkantonen, Gemeinden und Regionen, bei den Parteien und weiteren interessierten Kreisen statt. Auch Pro Bahn wurde dazu eingeladen. In 165 Stellungnahmen gingen 1800 Anträge ein und waren einzeln zu beurteilen. Gestützt darauf waren Text und Karte des Richtplanes anzupassen und wurden im Richtplanentwurf 2008 publiziert.

Pro Bahn Zentralschweiz (PBZS) betonte in ihrer Stellungnahme, dass im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Region Luzern die Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Mittelpunkt gestellt und zu einer prioritären staatlichen Aufgabe erklärt wird. Erfreulich ist, dass verschiedene Punkte unserer Eingaben in den Abschnitten Raumpolitische Zielsetzungen, Raumstrukturen, Siedlung und Mobilität Gehör gefunden haben. Eine zentrale Forderung von PBZS betrifft den Tiefbahnhof Luzern, welcher von fast allen massgebenden Kreisen unterstützt und bei ausreichender Finanzierung auch gebaut werden soll.

Der Eingaben waren so viele, dass eine zweite Runde 2009 notwendig wurde. Hier hat sich PBZS zum Raum Luzern-Landschaft und zum Bahnhof

Sursee als den wichtigen regionalen Umsteigeknoten für den ÖV vernehmen lassen. **mh**

Die Stellungnahme von PBZS zum kantonalen Richtplan 2009 findet sich unter www.pro-bahn.ch.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

OSTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

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

Damit Bahnfahren Spass macht.

Stadler Rail Group
Industriestrasse 1
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Telefon +41 (0)71 626 21 20
stadler.rail@stadlerrail.ch
www.stadlerrail.com



Pro Bahn Schweiz setzt sich ein für die Fahrgäste im öV.



Ob im Bus oder auf dem Zug – jemand muss für die Fahrgäste eintreten. Pro Bahn ist (fast) immer für seine Mitglieder im Einsatz. Leider noch nicht auf dem Tren de las Nubes oder im Collectivo in Ecuador. Aber in der Schweiz.

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

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

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

Vorname / Name _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

- Einzelmitglied, CHF 45.–
- Studenten, CHF 20.–
- Gemeinden, CHF 200.–
- Partnermitglied, CHF 25.–
- Vereine / Verbände, CHF 100.–
- Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–

- Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.