



Bild: RhB

## Reisen und Speisen, ein Genuss im Glacier-Express



**Edwin Dutler**  
Präsident  
Pro Bahn Schweiz

## Reisen mit Genuss und Komfort

Oft dient das Reisen vor allem dem Zweck, sein Ziel möglichst schnell zu erreichen. Die Landschaft wird wegen der Lärmschutzwände nur bruchstückweise wahrgenommen. Hauptsache scheinen lückenlose Internet- und Handy-Verbindungen zu sein. Auf diesen Kundentrend fokussieren sich die Bahnen in Europa. Wer jedoch die Reise als Ziel wählt, sich auf ein gutes Mahl im Speisewagen freut, genügend Servicepersonal und Panoramafenster bevorzugt und auf wirklich bequemen Sitzen die Bahnfahrt geniessen möchte, erlebt zu oft seine blauen Wunder. Vierfarbig oder

auf dem Netz werden die tollsten Serviceangebote angepriesen. Realität und Marketingversprechungen liegen zu oft meilenweit auseinander. Ist es denn Zufall, dass die neuen privaten Anbieter im Fernverkehr gerade auf die weichen Faktoren und den Service an Bord setzen? Eine Bahnreise kann mehr sein als Fahrplanpünktlichkeit und Tempo. Es bleibt zu hoffen, dass auch die etablierten Monopolisten auf der Schiene wieder einmal eine Serviceoffensive planen. Die Fahrgäste wüssten dies zu schätzen.

## Confort et bien-être en voyage

Voyager est souvent réduit à un acte de déplacement aussi que possible entre deux points. Alors que le paysage parcouru est fractionné et rendu invisible par les parois anti-bruit, la disponibilité permanente des réseaux de téléphonie et d'internet semblent être la seule préoccupation des voyageurs. C'est d'ailleurs sur ce segment de clientèle que se concentrent les offres des chemins de fer en Europe. Celles et ceux pour qui le voyage est la fin en soi, en revanche, apprécieront un bon repas au wagon-restaurant, un service impeccable et une fenêtre panoramique, ainsi que des sièges confortables. Trop fréquemment, ils

restent sur leur fin ... Les offres sur papier en quadrichromie ou sur la toile sont alléchantes, tout comme les propositions de services. Dans la réalité, les promesses des services de marketing ne tiennent souvent pas la route. Est-ce un hasard si les nouveaux prestataires privés dans le trafic longues distances misent sur les facteurs « doux » et sur le service à bord ? Un déplacement en train a davantage d'atouts que la vitesse et la ponctualité. Il ne reste qu'à espérer que les monopoleurs établis du rail pensent eux aussi à lancer une offensive de services. Les voyageurs sauront apprécier.

## Viaggiare confortevolmente e con gioia

Lo scopo del viaggio è spesso soprattutto raggiungere il più presto possibile la meta. Per via dei ripari fonici il paesaggio viene percepito solo parzialmente. Sembrano essere importanti collegamenti senza interruzioni per cellulari e di internet. Le ferrovie in Europa si focalizzano su questa tendenza che si è delineata da parte della clientela. Chi però ha come scopo il viaggio stesso, si rallegra di un buon pasto nel vagone ristorante, preferisce avere abbastanza personale di servizio e finestre panoramiche, in più vorrebbe godere il tragitto su sedie davvero con-

fortevoli, troppo spesso ne ha per tutti i colori. Su prospetti lucidati o sulla rete si promettono le offerte più svariate. Troppo sovente la realtà si discosta a migli dalle promesse del marketing. È dunque per puro caso che i nuovi offerenti privati del traffico a lunga distanza mirano proprio sui fattori dolci e il servizio a bordo? Un viaggio in treno può essere più che puntualità nell'orario e velocità. Rimane a sperare che una volta tanto anche l'«establishment» dei monopolisti della rotaia lanci un'offensiva di servizio. I passeggeri l'apprezzeranno.

### Inhalt

**Schwerpunkt**

- Speisen beim Reisen ..... 3
- Un buon risotto..... 6
- Der Testesser ..... 7
- Ein Erwachen Richtung Rom ..... 8
- Schlafwagen Richtung Balkan ..... 9
- Der langsame Zug nach Prag ..... 10

**Aktuell**

- «Gar nichts bringt sie, die NEAT» ..... 11
- Noch nicht mit voller Kraft ..... 13

**Regional**

- Uri als Verlierer der NEAT..... 14
- Hindernislauf im Bahnhof Luzern .... 16
- Ferrovio in Ticino ..... 17

**Ausflug**

- Ab auf die Pisten ins Toggenburg .... 18

**International**

- Stuttgart 21 – mein Erlebnis ..... 19
- S-Bahn Bodensee ..... 20

**Pro Bahn intern**

- Pro Bahn tritt auf..... 23

### Impressum

InfoForum 4/10, Versand: 10.12.2010

**Herausgeber**  
Pro Bahn Schweiz (pbs)  
Interessenvertretung  
der Bahn-, Tram- und Busbenützer  
Postfach 2224, 8021 Zürich  
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40  
www.pro-bahn.ch, info@pro-bahn.ch  
Postkonto: 82-4920-4

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

**Mitarbeit Pro Bahn**  
Karin Blättler (kb), Bastian Bommer, Edwin Dutler (dut), Heinrich Estermann, Hans Rothen (hr), Kurt Schreiber (ks), Wolfgang Schreiber, Michele Streuli, Andreas Theiler (at), Martin Woker (mwok)

**Bilder**  
Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

**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  
T 055 450 80 80  
www.graphic-studio.ch

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

**Auflage**  
2600 Exemplare, 4 x jährlich

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

**Nächste Ausgaben**

InfoForum 1/11	10. März
Inserateschluss	4. Februar
InfoForum 2/11	16. Juni
Inserateschluss	5. Mai
InfoForum 3/11	15. September
Inserateschluss	11. August



## Speisen beim Reisen

Ein Auf und Ab beim Angebot, ein durch moderne Essgewohnheiten und Bahnhof-Shopping beeinflusstes Reiseverhalten und eine offenbar ungenügende Rentabilität prägen das Speisen auf der Schiene.



So unterschiedlich die Wagen, so verschieden die Konzepte. Zürich, 3. November: CNL aus Berlin ...

Speisen beim Reisen, das war einst. Bahnhöfe voller Bretzelstände, Food-Bars, Avecs und Prontos sind praktisch zum Verpflegen. Aludosen, Pappbecher, Papiersäcke, Plasticbesteck und viel Abfall in den meist zu kleinen Abfallbehältern sind die Folge. Taktfahrplan und kurze Reisezeiten lassen keine Zeit mehr für Apéro, Salat, Hauptgang, Käseteller und Dessert, wie es einst zwischen Lausanne und Bern Sitte war.

### Unterschiedliche Rezepte

Von der Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft (SSG) zu Passaggio und Elvetino wandelte sich das Unternehmen der Bahnverpflegung auf nationalen Schienen. Alles verschwunden, trotz Kapi-

talmehrheit durch die SBB. Enk, Minibuffet und Mitropa Suisse als Alternativen wurden vom Monopolisten übernommen. Zu guter Letzt wurde auch dieser von der Mutter geschluckt – die SBB betreibt das Speisen beim Reisen heute selbst. Weil erstens Verpflegung auf der Schiene kaum rentabel zu betreiben ist und weil zweitens die SBB alles unter ihrer eigenen Marke anbieten will. Auch das kann ins Auge gehen.

Beinahe Legion sind die Versuche, diesen Zusatznutzen für die Fahrgäste rentabler zu gestalten. Buffetwagen, Selbstbedienung, Chäs-Express, Bistro, Automaten. Mit unterschiedlichem Erfolg. Zu-

gegeben, längere Fahrten sind für gediegenes Tafeln besser geeignet als die kurzen Schweizer Strecken und früher wurden «zur Essenszeit» nur «Menu oder Tagesteller» serviert. Trotz Convenience-Food und Steamer-Technik bleibt ein schneller Service anspruchsvoll. Zudem will sich der Gast auf das Angebot verlassen können. Speisewagen wechseln je nach Fahrplanperiode ihre Routen. Habitues auf dem ICN von St. Gallen über Biel nach Genf wissen nie, welcher Speisewagen der beiden Neigezugskompositionen denn geöffnet ist. Und Vorsicht: Kein Salat im Neigezug – nicht weil die Sauce aus dem Teller schwappt, sondern weil die Küche zu klein ist.

Noch gibt's eine Bahnverbindung der SBB, welche für gediegenes Reisen geeignet wäre. Der Gotthard. Arth-Goldau-Bellinzona ohne Halt, Zeit zum Tafeln. Das verunglückte Cisalpino-Abenteuer hat hier nicht nur die Anzahl Reisende mehr als halbiert (von 20 000 auf 8500 pro Tag), sondern der SBB – zumindest bis heute – das Speisen beim Reisen aus der Hand genommen. Auf allen Ex-Cisalpino-Zügen – auch am Simplon – sorgen Italiener für das Catering. Nicht schlecht, typisch italienisch und daher auch nicht billig (siehe Seite 6).

Der SBB bleiben die Speisewagen in den Neigezügen von Basel und Zürich nach Lugano. Vielversprechend wurde in den Baslerzügen auf der Non-stopfahrt ein Service am Platz für Erstklassreisende eingeführt. Gleiches galt meist nicht in den Zürcher ICN. Warum? Nichts ist mühsamer als ein unregelmässiges Angebot. Zur Freude von Gewerkschaft und Zugbegleiter, die nebst Billettkontrolle nun Risotto servieren mussten, wurde dieser Dienst als zu wenig gefragt soeben wieder abgeschafft.

### Der Name ist Programm

Nichts gegen einen rationellen Betrieb. Doch wenn die Logistik für die gesamte Schweiz in Zürich konzentriert wird, kommt es zu oft vor, dass Basisartikel fehlen. Was soll ein Frühstück ohne Butter, ohne Gipfel oder ohne Joghurt? Bei defekter Kaffeemaschine, auch das nicht unüblich, gibt's Nescafé-Cappuccino-Aufguss. Dies sind eigene Erfahrungen am Gotthard. Wenn schon das Wagenmaterial (Ex-Cisalpino) unzuverlässig ist, dann sollten

Fortsetzung auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

wenigstens auf den inländischen Zügen Speiselogistik und -technik zuverlässig klappen.

Zum berühmtesten Zug der Schweiz, dem Glacier-Express, gehört eine standesgemässe Verpflegung. Rail Gourmino Swiss Alps, die eigens von einem Ex-SSG-Mann gegründete Catering-Firma, bringt dieses Kunststück fertig. Gekocht wird auf dem Zug und vom Servicewagen aus, am Platz professionell und tadellos serviert. Keine Wünsche bleiben offen, ob für Gruppen oder Familien, in der 1. wie in der 2. Klasse. Der kunstvoll krenzenzte Grappa zum Abschluss ist Legende. Das Kunststück des tadellosen Services durch eine hoch motivierte und freundliche Brigade ist ein Aufsteller und für andere Bahncaterer Anschauungsunterricht. Dabei reisen Busgruppen oft nur bis/ab Andermatt, was Logistik und Personaleinsatz noch anspruchsvoller macht. Um die Rentabilität nicht zu sehr zu strapazieren, werden Gruppen eingeladen, wenn immer möglich Reise plus Speise zu buchen.



... im Railjet nach Wien, ohne Anschrift des Bistro ...

Der Service in den blauen Nostalgie-Speisewagen auf der RhB bringt den Firmennamen auf den Punkt: Rail Gourmino.

Verschwunden sind alle anderen regelmässigen Speisewagen, auch in Pendlerverbindungen. Den Gipfeli-Express

aus Einsiedeln der SOB hat's 2008 als Letzten erwischt. Lieber mehr Sitzplätze statt Kafi und Gipfeli. Die Minibar – heute Railbar – wurde als fliegende – und viel rentablere – Ergänzung für regionale Schnellzüge erfunden. Heute ebenfalls ein

Monopol der SBB, dafür mit gutem Lavazza-Kaffee, aber ewig gleichbleibendem Speiseangebot. Weniger rentable Strecken wurden auch da regelrecht ausgehungert und der Service danach eingestellt. Einzig auf dem Voralpen-Express



... SBB-EC nach Chur und DB-ICE aus Hamburg ...



der SOB finden Kunden mit den Automaten im Zug einen Ersatz. Ob die Lösung länger Bestand haben wird, als die aktuell eingesetzten Wagen bleibt fraglich.

### Fooden oder Speisen

Ein Blick auf das Speisen bei internationalen Zügen ab der Schweiz. Richtung Italien führen wenigstens alle durchgehenden Züge einen Speisewagen – siehe oben. Unterschiedliches findet sich im TGV Lyria. Auf den einzelnen Fahrplänefeldern werden Züge mit Speisewagen angepriesen. Im Abschnitt «Züge mit Restauration» wird auf die Reservierungsmöglichkeit bei [tgv-lyria.com](http://tgv-lyria.com) verwiesen. Als Erstklassreisender kann ich ein *petit-déjeuner* oder ein *menu chaud* bestellen. Das System ist sehr rigide, weil nur zur vorbestimmten Zeit serviert wird, Angebot und Service sind durchaus zufriedenstellend. Für die zweite Klasse bleibt's beim Barwagen. Allerdings sind ab Dezember 2010 Änderungen im Catering angesagt.

Anders sieht's auf innerfranzösischen Strecken aus. Kürzlich im doppelstöckigen TGV Nizza-

Lille, immerhin sieben Stunden Fahrzeit. Kopfschütteln bereits bei der Anfrage, ob Mahlzeiten am Platz in 1. Klasse für eine Gruppe möglich seien. Nein, die *repas paniers* bitte an der Bar abholen, einzeln gefälligst. Das Angebot reiche wohl kaum, da immer nur die Standard-Menge geliefert werde und die Mahlzeiten deshalb rasch ausverkauft seien. Einziger Trost: Auf innerfranzösischen Flügen gibt's meist auch nichts zu essen.

Über die Railjet-Züge Zürich-Wien wurde im InfoForum berichtet. Für acht Stunden Reise muss die Bistroverpflegung genügen. Nun hat der neue Generaldirektor Kern der ÖBB das Steuer herumgerissen. Aus den Bistroabteilen sollen «richtige» Speisewagen werden. Die Einsicht kommt keineswegs wegen der Proteste hungernder Fahrgäste, sondern wegen massiv eingebrochener Umsätze im Vergleich zum Transalpin. Es gibt (oder gab) eben schon rentable Speisewagen. Einsichten kommen manchmal zu spät, Umbauten sind teuer. Schön, dass Bahnmanager lernfähig sind. Der Umbau der doppelstöckigen SBB-Bistrowagen in

solche mit einem Restaurant im Oberdeck lässt grüssen. Dass die ÖBB die Gastfreundschaft durchaus noch beherrschen, zeigt das Erlebnis einer 35-köpfigen Gruppe, Salzburg-Zürich im letzten Sommer. Perfekter Service, 30 Minuten nach Zugsabfahrt, Dreigangmenü, inklusive Sachertorte mit Schlagobers. So ist Reisen ein Genuss, was die mehrheitlich französischen Teilnehmer mit ungläubigem Staunen quittierten.

Die Deutsche Bahn fährt mit den ICE-Zügen über Basel in die Schweiz. Hier ist die Verpflegung ganz auf Langstreckenreisen ausgerichtet. Gedeigener Speisewagen, für alle zugänglich, eine saisonal abgestimmte, reichhaltige Karte, die Reisenden wissen dies zu schätzen. Es ist nicht auszuschliessen, dass die Speisewagen Zürich-Hamburg immer noch zu den rentabelsten auf dem deutschen Netz gehören.

### Halbpatzig

Weniger Staat macht die DB in den IC Zügen Zürich-Stuttgart. Die Neige-ICE-Kompositionen sind wegen ihrer Unzuverlässigkeit längst wieder verschwun-

den. Mit konventionellen SBB-IC-Zügen wird das Ersatzangebot geführt. Speisewagen dafür sind in beiden Ländern keine aufzutreiben gewesen. Im Faltblatt «Ihr Reiseplan» wird nicht einmal eine Railbar erwähnt. Wohl nur deshalb, weil dieser SBB-Dienst auch nur «halbpatzig» angeboten wird. Zürich-Tuttlingen und zurück, genau während der halben Reisezeit. Damit wird eine Servicetour eingespart. Reisenden ab Stuttgart bleibt nichts anderes übrig, als sich im (noch alten) Hauptbahnhof mit Proviant einzudecken. Auch hier ist einmal mehr eine Chance vertan worden, auf einer technisch-operationell verknoteten Bahnverbindung den Reisenden wenigstens mit einem ansprechenden Verpflegungsservice ein Lächeln zu entlocken. Schade für das Image der Bahn.

Speisen beim Reisen dürfte für Caterer und Reisende ein Hochseilakt zwischen Rentabilität und Genuss bleiben, ausser man buche einen Luxuszug, doch die verkehren nicht täglich im Stundentakt.

*Edwin Dutler /  
Kaspar P. Woker*



... im ETR 470 nach Mailand und die TGV Bar nach Paris.

## Un buon risotto per il San Gottardo

Chance verpasst, ist das klare Verdikt zu den heute fahrenden Restaurants auf der Gotthard-Bahn. Das Urteil eines Kenners. Noch liesse sich dieses Manko beheben.



Statt aufgedeckt zum Frühstück, Kantinen-Look im ICN um 9.01 nach Lugano.

Bild: Fibo

Einen perfekten Risotto aufzutischen ist Ehrensache für gute Köche südlich der Alpen. Eine Herausforderung auch, Herumpröbeln führt eher zur Reispappe als zum *gusto giusto*, zum richtigen Genuss. Was gibt es für einen besseren Ort, um sich darauf einstimmen zu lassen, als den Speisewagen nach Lugano oder Mailand? Walter Finkbohner, der Pendler zwischen Nord und Süd, so kürzlich die NZZ, findet, die Bahn müsste diese Chance erkennen, denn mehr Kantingroove als heute sei nicht mehr möglich.

### Cisalpino war besser

In einem Gespräch mit «Fibo» – so sein schweiz- und italienweit bekanntes Kürzel – wollte die Redaktion des InfoForums ausloten, wie für diesen Ureisenbahner, Promoter touristischer Ideen und Genussmenschen, genussvolles Reisen denn wirklich aussieht. Als regelmässiger Pendler zwischen dem Genueser Hinterland und Zürich Witikon

konzentriert er seine Aussagen auf die Gotthardlinie. Kurz streift er die vergangenen glorreicheren Zeiten des Tafelns beim Reisen. Die blauen CIWL-Speisewagen zwischen Mailand und Rom, wo am Perronende der Chef de Service der *carrozza ristorante* die Platzreservierungen für den Viergänger entgegennahm, oder die roten SSG-Speisewagen zwischen Zürich und Genua, wo mit italienischem Charme und Können durch die schweizerische SSG serviert wurde, haben es ihm besonders angetan.

Mehr Stirnerunzeln gibt's zur aktuellen Situation in den Speisewagen der Gotthard-Linie. Bis vor einem Jahr sei der Service des italienischen Restaurateurs in den ETR 470 (den technisch nicht so zuverlässigen Cisalpino-Zügen) tadellos gewesen. Sogar frische Pasta und Fleisch vom Grill standen auf der Karte. Die Reise war nicht immer ein Genuss, der Speisewagen aber schon.

Motiviertes Personal ist alles – da hatte die italienische Gesellschaft Cremonini mit Cisalpino zusammen eine glückliche Hand bei der Personalrekrutierung und der Ausbildung. Leider ist heute eine Person alleine eingeteilt für den Service der Gäste, die Zubereitung der Mahlzeiten und die Bar. Eine unbefriedigende Situation. Noch sei unklar, wer und mit welchen Mitarbeitenden die Speisewagen der schweizerischen respektive der italienischen ETR-470-Züge ab Fahrplanwechsel den Speisewagen betreibt.

### Wo bleibt das Tischtuch?

Unglücklich sei der Zustand auch in den schweizerischen ICN-Zügen am Gotthard. Die identische Karte wie Basel-Biel oder St. Gallen-Lausanne, nüchterner Service. Jeder Gastronom weiss, dass es einige einladend gedeckte Tische braucht, um die Kunden zur Essenskonsumation zu animieren: Dies beginnt schon beim

Frühstück. Da wird definitiv eine Chance verpasst. Noch sind die Gotthard-IC 90 Minuten lang nonstop unterwegs. Genügend Zeit, um ein anständiges Mahl zu servieren. Wer aber dort eine spanische Omelette und ein Bier bestellt, erhält nebst Aludose und Glas das in der Serviette abgepackte Besteck, einen grossen weissen Teller und darauf eine kleine runde, in eine Form gepresste, Omelettenscheibe. Keine Garnitur, nichts. Wird Salz und Pfeffer gewünscht, kommt ein Miniding aus Plastik zum Einmalgebrauch. Die Omelette ist gut, die Ambiance auch beim charmantesten Lächeln des Servicepersonals bestenfalls so wie in einer Kantine. Wenn dann noch gegenüber eine Person sitzt, die von Zürich bis Lugano gelegentlich am Rivella-Glas nippt und den Laptop bearbeitet, dann ist klar, dass genussvolles Speisen beim Reisen nicht die Stärke von Elvetino, der heimgeholten SBB-Tochter, sein kann.

Eine klar verpasste Chance, finden Fibo und der InfoForum-Redaktor.

### Touristen wollen geniessen

Touristisch müsste am Gotthard mehr zu holen sein. Im Auto reichen für die Strecke Genua bis Zürich Witikon 4 Std. 10 Minuten. Im öV wird's auch nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels keinesfalls weniger sein. Touristen, ältere Personen müssen nicht in jedem Falle so rasch als möglich am Ziel sein. Italiener wie Schweizer seien aber bereit, für ein gepflegtes Mahl im Speisewagen sofort 50 Franken auszugeben, so Fibo, und holt ein Foto hervor von seiner Fahrt vor 14 Tagen im ÖBB-Speisewagen München-Milano. Das bringt Repeaters. Am allerwich-

tigsten aber ist Zuverlässigkeit des Angebotes. Warum bekomme ich keine Serviette, so die kürzliche Frage im ICN-Speisewagen ab Lugano? Kein Nachschub an abgepackten Besteckserviettensäcklein. Ein Küchentuch wurde als Ersatz gereicht. Zuverlässigkeit heisst bedienter Speisewagen, keine fehlenden Utensilien, genü-

gend und motiviertes Personal. Das ist (noch) keine Stärke am Gotthard. Dabei gilt es jetzt, den Markt aufzubauen für die 250 km schnellen IC-Züge, die dereinst durch den Basistunnel brausen. Auch dann wird die Zeit zwischen Zürich und Bellinzona für eine gepflegte Mahlzeit reichen. Es werden kaum nur gehetzte Pendler von Luga-

no an die Limmat reisen. Walter Finkbohner kommt nicht einfach ins Schwärmen, sondern redet einer klaren Marketingoffensive das Wort. Nicht nur Rentner mit Tageskarten, die zu einem Cappuccino im Luganeser Manor-Restaurant fahren, gehören zu den künftigen Kunden am Gotthard. Dessen ist sich Fibo sicher und eilt – wie immer

mit Fliege – zum nächsten Termin davon, natürlich in Mailand. Beide freuen wir uns schon auf einen gelben *Risotto milanese* im Speisewagen. Die gepflegte *Ambiance* im schnellen Restaurant lässt uns die 57 km aussichtslose Dunkelheit vergessen. *Buon appetito a bordo del treno nel San Gottardo.*

**Kaspar P. Woker**

## Der Testesser im TGV und im IC

### Im TGV nach Nantes

Sonntag, 22. August, geschäftliche Reise nach Le Mans. TGV Basel ab 16.02 Uhr Richtung Paris, umsteigen in Strassburg in den TGV nach Nantes. Beide TGVs haben einen Barwagen. Denjenigen nach Nantes habe ich um 20 Uhr aufgesucht, Ankunft in Le Mans um 22 Uhr. Von einem halben Dutzend Sandwiches, die theoretisch zur Verfügung ständen, war genau eines erhältlich, neben Junkfood. Dafür war die junge Gerantin sehr nett, konnte allerdings keinen Beleg ausdrucken, da die Kasse streikte. Das Sandwich war in Ordnung, wenn auch nichts Grossartiges, mehr hatte ich nicht erwartet.

Dienstag, 24. August, Rückfahrt um 10 Uhr. Das gleiche Programm in umgekehrter Reihenfolge. Diesmal waren wir zu zweit. Gewitzt von der Hin- und Rückfahrt, hatten wir uns am Vorabend die Mägen in einem guten Restaurant vollgeschlagen, trotzdem wollten wir uns mal die Beine in Richtung Barwagen vertreten. Getränkekarte nach etwas Kühlem durchforstet. Ah, es gibt Weissbier. Zwei *bières blanches* bestellt und

sich an einem der wenigen Sitzplätze niedergelassen. (Rest alles Stehzone; kein Wunder, lassen sich die Kunden die Käufe in ein Papiertäschchen stopfen und gehen zum Sitzwagen zurück). Das Interieur hat den Charme einer Polizeipräfektur, eines Schlachthofs oder Wartezimmers einer Zahnarztpraxis. Bierdosen geöffnet, eingeschenkt, zugestrotzt (man fühlt sich richtig gut), ein tiefer Schluck ... shit. Das *bière blanche* entpuppt sich als künst-

liches Gesöff, vergleichbar dem amerikanischen *Root Beer*, das auch alles andere als ein Bier ist. Na ja, das Ding hinuntergespült und die ungastliche Stätte verlassen. In Strassburg dann bis zum Anschlusszug ein Kronenbourg, da weiss man, was man hat! Übrigens steht in beiden Barwagen Rivella grün auf der Karte.

### Im IC Bern–Basel

Samstag, 7. August, um 19.04 Uhr mit einem Dutzend ande-

rer Reisenden. Ins Auge fällt die saubere, freundliche Erscheinung des fahrenden Restaurants.

Menükarte: gilt für alle SBB-Speisewagen, egal, wo sie fahren, bei den ICN ist das Angebot minim kleiner. Das relativ grosse Speisenangebot überrascht. Bei genauem Durchsehen merkt man aber schnell, dass sich viele Speisen ähneln: Geschnetzeltes, Voressen mit Reis oder Nudeln, Unterschiede vor allem bei der Fleischart: Geflügel, Rind, Kalb oder Schwein. Genau so die Zubereitungsarten: pseudoorientalisch mit Curry usw., bis hin zum Gemüsecurry. Daneben die Klassiker der fleischlosen Pasta: Spaghetti napoli und Tortelloni al pesto. Kalte Teller: Walliser Teller, Käseteller. Salate: Beilagensalate, Modisches wie Mexikanischer Salat; was immer das sein soll, wahrscheinlich eine Bohne und ein Mais Korn drin. Das Übliche, ausgerichtet auf die Zubereitung in der Grossküche und Aufwärmen der abgepackten Portionen. Kein Steak, keine echte Gemüsebeilage, kein Braten. Kaum Kartoffeln.



Fahrendes Restaurant noch ohne Gäste.

Fortsetzung auf Seite 8



## Kein neues Erwachen für den Nachtzug nach Rom

Ende 2009 ist die Nachtzugsverbindung von Zürich und Genf nach Rom und Venedig ersatzlos gestrichen worden. Tagesverbindungen seien so schnell, dass sich ein Reisen über Nacht nicht mehr aufdränge. Sinkende Nachfrage, hohes Defizit – ciao, ciao Roma.

Mehr als 6000 Menschen, vornehmlich aus der Westschweiz, wehrten sich mit einer Petition gegen dieses Vorhaben. (Petitionsbogen auch bei Pro Bahn Schweiz aufgeschaltet). Sie machten geltend, dass das Angebot insbesondere von der Westschweiz aus immer rege benutzt worden sei, ebenso waren von dieser Massnahme mehrere hundert Angestellte betroffen, die dadurch ihre Stelle verloren.

So nicht – fanden auch einige Politikerinnen und Politiker aus dem Zürcher Kantonsrat. Sie luden den Regierungsrat des Kantons Zürich ein, bei der SBB vorstellig zu werden, um diese Verbindung wieder einzuführen, wiesen auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Eisenbahn und die doch mehr oder weniger rege Benutzung dieses Angebots hin.

### Nichts zu machen

Die Antwort der Zürcher Regierung lässt sich mit dieser Aussage zusammenfassen. Tatsächlich: Dank der Abschaffung der



Mit der *freccia rossa* statt im Schlafwagen nach Rom.

Kurswagen Zürich–Venedig hätten sich die Frequenzen massiv verschlechtert, das Gleiche sei über die Qualität der Dienstleistungen festzustellen, obwohl die SBB mit verschiedenen Massnahmen versuchte, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Dafür sei aber das Tagesangebot markant verbessert worden (Fahrzeit Mailand–Rom 3 Stunden), was die Nachfrage nach Nachtverbindungen noch mehr vermindert und für die besagten Nachtzüge ein jährliches Defizit von drei bis vier Millionen Franken ausgelöst habe. Letztlich bleibe es in der wirtschaftlichen Verant-

wortung der Bahngesellschaften, welche internationalen Verbindungen sie anbieten.

Kurz nach Veröffentlichung dieser Antwort hat der «Tages-Anzeiger» in die gleiche Kerbe gehauen und in seiner Stellungnahme von 25. Juli 2010 festgehalten, dass der Nachtzug nach Rom aus den erwähnten Gründen gar nicht nötig sei.

Aufgrund dieser Antwort der Zürcher Regierung ist nicht damit zu rechnen, dass diese Frage erneut aufgenommen wird, es sei denn, das Parlament bekräftigt dieses Anliegen an

einer seiner nächsten Sitzungen, was kaum zu erwarten ist.

### Nur mit Umsteigen

Der Nachtzug nach Rom hat deshalb ausgeträumt, was von Pro Bahn Schweiz bedauert wird. Dies umso mehr, als Tagesverbindungen nach Florenz oder Rom nur mit Umsteigen in Mailand machbar sind. Der Schlafwagenzug hätte noch die direkte Reise nach diesen Destinationen ermöglicht. Ob und wenn überhaupt Tageszüge nach Rom angeboten werden, ist unbestimmt. Eisenbahnreisen nach Italien sind und bleiben kundenunfreundlich. **ks**

Fortsetzung von Seite 7

Man wagt nur zwei spezielle Sachen, die aber nach meinem Dafürhalten im Speisewagen nichts verloren haben: Papet vaudois und Osso buco. Ich mag beide sehr gerne, aber diese Sachen sollten doch lange vor sich hin köcheln, also keine Option. Die Karte liess damit nichts Gutes erwarten.

Getränkemenu: vielfältiger als früher. Sogar mit Erdinger Weissbier (ausgezeichnet, musste ein zweites haben), auch die Weinliste wurde erweitert: bei den Weissen gibt es

jetzt immerhin einen Petite Arvine.

Zum Test. Resultat besser, als es die Karte erwarten liess. Riz Casimir: Geschmack international, Sauce ohne Ecken und Kanten, Früchte beliebig, Ausnahme Aprikosenstück. Pouletfleisch sehr gut, sogar gut angebraten (!), Reisqualität sehr gut, Fleisch mit Biss. Portionengrösse: eher für eine Dame im kleinen Schwarzen, die selbiges auch die nächsten 20 Jahre tragen möchte. Tortelloni. Die Überraschung, mit Biss und guter Ricotta-Spinatfüllung. Die Sauce lediglich mit

ein paar sichtbaren ganzen Pinienkernen, aber mit sehr viel Basilikum und auch der Knoblauch macht sich bemerkbar. Parmesan separat gereicht. Das Ganze sehr erfreulich, wo doch Restaurants häufig nur eine mickrige Andeutung an Pesto servieren. Die Portionengrösse war eindeutig nicht für die obige Bürodame berechnet.

Service: Der Kellner (Ungar, gutes Deutsch) war sehr freundlich und aufmerksam. Getränke und Speisen kamen rechtzeitig ohne Hast, aber auch nicht zu spät. Tische sauber, einzige Kritik: die doch mickrigen Salz-

und Pfefferstreuer, die wirken billig, wohl Wegwerfartikel. Preise: vernünftig (22 bis 25 Franken), Riz Casimir im Vergleich zu den Tortelloni allerdings zu teuer. Das Erdinger hingegen himmlisch günstig: Fr. 6.50 für 5 dl.

Fazit: Besser, als erwartet. Trotzdem werde ich nicht regelmässig im Speisewagen essen, Mainstreamangebot und Aufwärmern sind zu offensichtlich. Das Bier verlockt zu einem Aufenthalt, die Weinkarte gehört aufgefrischt.

Heinrich Estermann



## EN 465 Zürich–Zagreb Glavni Kolodvor

Es gibt gute Gründe, eine Reise in Richtung Balkan in Kloten oder auf dem Car-Parkplatz am Sihlquai in Zürich zu beginnen. Croatia Airlines fliegt täglich mindestens einmal und der hellblaue Bus von der Heinzelo-va in Zagreb fährt allabendlich. Der Bus ist günstig, der Flug eher teuer. Doch wer reisen will, wie es sich gehört, der entscheide sich für den Schlafwagen. Abfahrt 20.40, Ankunft 10.34 Zagreb Glavni Kolodvor (Hauptbahnhof) – fährt täglich; ein Rest-Orient-Express, jeweils zwei Kurswagen verkehren bis Belgrad.

Der Schlafwagen nach Zagreb ist eine kroatische Eigenkonstruktion, seit etwa acht Jahren auf der Schiene. Die Zweierabteile sind geräumig, der Schlafkomfort okay. Gewöhnungsbedürftig ist die Bar am Wagenende, weil je nach Belegung dort zünftig gezecht wird. Das heisst: entweder sich auf den Balkan einlassen oder aber nicht schlafen – oder



Warten auf Reisende nach Zagreb.

beides. Am Morgen dann, entlang der lauschigen Save zwischen Ljubljana und Ankunft, lässt sich an derselben Bar beim ersten Kaffee trefflich über den

Gang der Zeit sinnen, auf exakt denselben Gleisen, die nun seit über hundert Jahren in Richtung Orient führen. Ab dem slowenischen Grenzbahnhof Je-

senice fährt ein serbischer Speisewagen mit, besser Trinkwagen (kein Frühstück) – für jeden echten Paneuropäer ein ultimatives Reiseerlebnis. **mwok**

## Unverständlich: Schlafwagen reservieren im Balkan



Auch das unverständlich in Zagreb Gl. Kol.: Vortritt für Fussgängerinnen.

Im Sommer 2009 wollten wir nach einer zweimonatigen Bahnreise durch Rumänien und Bulgarien so rasch und bequem wie möglich mit Schlafwagen von Sofia via Ljubljana nach Zürich zurückreisen. Unser Plan: mit dem Nachtzug von Sofia nach Belgrad und weiter mit der auch im Schweizer Fahrplan angegebenen Verbindung (ab 10 Uhr 20) nach Zürich (an 9 Uhr 20).

Die Agentur für Fernbahnreisen in Sofia konnte uns zwar den Fahrschein bis Zürich ausstellen und den Schlafwagen bis Belgrad reservieren, nicht aber denjenigen in die Schweiz. Kein Problem. Vorgesehene

Ankunft in Belgrad um 4 Uhr 25; genügend Zeit für das Frühstück und Buchen der fehlenden Reservation. Weit gefehlt, im serbischen Belgrad ist es ausgeschlossen, eine Reservation für den kroatischen Schlafwagen ab Zagreb oder Ljubljana zu buchen. Was blieb uns anderes übrig, als tagsüber in die slowenische Hauptstadt zu reisen, zu übernachten und anderntags weiterzufahren. Natürlich im Schlafwagen, einfach 24 Stunden später. Unverständlich gehört eben zum Balkan, doch sich darüber zu ärgern bringt nichts.

**Bastian Bommer**



Bereits Geschichte: Schlafwagen Zürich–Linz–Prag. Der gediegene 50-jährige WL-P der ÖBB.

Bilder: at

## Der langsame Zug nach Prag

**In Zürich einsteigen, südlich von Prag aussteigen, keine Umsteigerei, diese Vereinfachung genügt mir, den Nachtzug nach Tschechien über Linz zu wählen. Die Zeiten sind klar auf Touristen zugeschnitten, Abfahrt am 6. Oktober erst um 22.40 Uhr, Ankunft in Tabor kurz nach zehn Uhr vormittags.**

Das Angebot besteht aus einem Liege- und einem Schlafwagen, welche bis Linz mit dem Wiener Walzer mitfahren und dort abgekuppelt werden. Der Schlafwagen ist ein Modell aus den 60er-Jahren, mit sehr geräumigen Abteilen, solange man alleine reist. Drei Passagiere haben in einem Abteil Platz, die

Betten übereinander. Eine kleine Waschcke und verschiedenste Lampen sowie Getränke und Früchte lassen ein Gefühl von Luxus aufkommen. Der Service ist angenehm aufmerksam und unaufdringlich – ein wenig österreichischer Charme ist zu spüren. Billette abgeben, Bestellung fürs Morgenessen ausfüllen, Instruktion über die Verriegelung der Türe und die Reise beginnt.

### Ruhig oder ruppig

Eine ruhige Fahrt bis an die Grenze nach Buchs, eine weniger ruhige Fahrt bis Linz, das scheint ein Markenzeichen der Lokführer zu sein. Ein Jahr zuvor hatte ich mehr Glück, liess mich bei jeder ruckartigen Bremsaktion gegen die Abteilwand drücken, heuer erwachte ich jeweils, wenn ich schon halb

aus dem Bett gerollt war. Machen das die Lokführer wohl extra, um die Reisenden auf die noch ruppigere Fahrweise ihrer tschechischen Kollegen vorzubereiten?

In České Budejovice dann, zwischen acht und neun Uhr morgens, ein vierzigminütiger Halt. Um die Lok zu wechseln – und um die Raucher endlich genüsslich an einigen Zigaretten auf dem Perron paffen zu lassen. Übrigens ist dieser Halt auch bei grosser Verspätung mindestens zwei Zigaretten lang – das war schon letztes Jahr so. Dann geht's als Anhängsel an einem tschechischen Zug im gemütlichen Schnellzugstempo Richtung Prag.

### Dresden statt Linz

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wird dieser Wa-

genlauf nach nur wenigen Jahren wieder eingestellt. Im Sommer soll die Verbindung recht gut ausgelastet sein, wie mir die Schaffnerin erzählte; bei meiner Fahrt waren jedoch von dreissig Betten nur deren vier besetzt. Und so bleibt für mich am Schluss dieser entspannenden Reise nur eine Frage: Warum kostet dieser Schlafwagenzuschlag am Bahnhof Spiez der BLS 217 und bei Buchung im SBB-Callcenter übers Internet nur 155 Franken?

Es bleibt ja immer noch der Schlafwagen der City-Night-Line von Zürich via Basel–Dresden nach Prag. Abfahrt um 19.40 Uhr, Ankunft um 10.50 Uhr. Bei Einzelreise für rund 160 Euro mit Sparpreis für mehr Kilometer und eine schnellere Fahrt.

**Andreas Theiler**



Frische Semmel inklusive.



## «Gar nichts bringt sie, die NEAT»

Finanzpolitik und (Schienen-)Verkehrspolitik sind weder in der EU, der Schweiz oder in Rom und Berlin so koordiniert, dass eine Verlagerung der Güterströme von der Strasse auf die Schiene auch nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnel reibungslos funktionieren würde.

«Verkehrsplanung: Gibt Bern oder Brüssel den Takt an?» Unter diesem Stichwort diskutierten an einem Podiumsgespräch der Zeitung «Der Bund» am 21. Oktober in Bern Andreas Meyer, CEO SBB, Michael Reiterer, EU-Botschafter, Ulrich Giezendanner, Nationalrat und Transportunternehmer, sowie Ueli Stückelberger, Jurist im BAV, miteinander. Sachlich äusserte sich der Jurist, verkäuflich der SBB-Mann, diplomatisch-europäisch der Botschafter und provokativ der SVP-Politiker zur Frage, was denn der soeben durchschlagene Gotthard-Basistunnel (GBT) für die Verlagerung der Güterströme von der Strasse auf die Schiene bringe.

### Wirklich nichts?

Mit 18 Mrd. Franken wird die NEAT finanziert und 400 Mio. Franken gehen in Bahninfrastrukturen ins nahe Ausland. Da sollte doch Bundesbern ein gewichtiges Wort mitreden können. Mit der Alpeninitiative ist der Wille des Volkes klar dokumentiert und trotzdem soll der GBT lediglich 5% der bisherigen Lastwagenfahrten aufnehmen können.

Giezendanner rechnet vor: Um das Umlagerungsziel zu erreichen, müssten ab sofort 32 500 Züge der rollenden Landstrasse pro Jahr zusätzlich verkehren und durch den eingleisigen Lötschberg-Basistunnel (LBT) bringt man keinen einzigen weiteren Zug mehr. Zudem: Die Zufahrten zum GBT sind vorläufig dank zu kleinem Profil gar nicht tauglich, um Lastwagen mit vier Metern Eckhöhe zu verladen. Die NEAT bringt zwar eine Stunde kürzere Fahrzeiten für Güter und Reisende, aber sonst praktisch

nichts – dies die klare Meinung des streitbaren Politikers, welcher durchaus mit der Schiene zu geschäften weiss, aber sich über ständig steigende Regularien statt ständig steigenden Schienenkapazitäten ärgert.

Ueli Stückelberger versprach seitens der Politik, dass bis zur Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2019 ein Viermeterkorridor von Basel bis an die Südgrenze zur Verfügung stehe. Replik von Giezendanner:

Überflüssig – viel effizienter, nur Container und nicht ganze Lastwagen zu verladen. Das Problem sei heute die Kapazität auf dem ganzen Bahnnetz europaweit und beim Rollmaterial. Reiterer seinerseits betonte, wie die EU mit den Schienengüterverkehrskorridoren die Voraussetzungen schaffe für mehr Effizienz, wobei in Europa nicht nur der Nord-Süd-Transit, sondern eher noch der West-Ost-Transit von Wichtig-

keit sei. Kein Wort allerdings, dass die nationalen Behörden und Exmonopolisten die hehren Bestrebungen der EU behindern und aushebeln. Der SBB-Mann unterstrich, dass primär die Kundinnen und Kunden bestimmten, welches Angebot die Bahn bereitzustellen habe. Dies wirkte sehr einseitig auf den Reiseverkehr ausgerichtet, dem Meyer auch für

Fortsetzung auf Seite 12



Ausbau dringend Richtung Luino. UKV-Zug von Hupac bei San Nazzaro.

Bild: Hupac

Fortsetzung von Seite 11

den GBT, wie beim LBT die Priorität zugeben schien. So wollten die Aussagen der einzelnen Protagonisten gar nicht zueinander passen. Jeder vertrat klar nur seine Sichtweise.

**Politik unkoordiniert**

Europa als Einheit? Bahnmässig offensichtlich (noch) keineswegs. Die EU proklamiert weitreichende Richtlinien, die Schweiz ist wegen ihrer Lage und dank den Bilateralen voll eingebunden. Doch funktionieren tut's nicht. Der fehlende Schlüssel dazu: Eine koordinierte Politik in Bern, Brüssel, aber auch in Rom und Berlin! Finanz- und Verkehrspolitik klaffen in allen vier Machtzentren weit auseinander. Während es 1882 Alfred Escher gelang, für den Gotthard-Tunnel deutsche und italienische Fi-

nanzquellen anzuzapfen, wird die Neat vollumfänglich von der Schweiz finanziert. Um die Zulaufstrecken in Deutschland (Karlsruhe–Basel) wird noch heftig gestritten.

In Italien (ab Chiasso/Luino/Domodossola) bestehen zwar mehrere Zusagen auf Ministeriebene, doch – das ist kein Geheimnis – gebaut ist ausser dem 20-jährigen und in Dauersanierung befindlichen Monte-Olimpino-Tunnel bei Chiasso kein Meter Gleis.

Die italienischen Prioritäten liegen definitiv nicht auf der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene; Richtlinien aus Brüssel hin oder her. Merkel und Berlusconi, deren Vorgänger und Nachfolger, geben den europäischen Verlagerungstakt an. Leuenberger und Leuthard verbleibt – trotz Daueroptimismus – die Rolle der Bittsteller. Dies blieb un-

ausgesprochen am Ende des Podiums hängen.

**Güter versus Personen**

Planer rechnen für die nächsten Dekaden mit einem ungebrochenen Wachstum der Güterströme. Die europäischen Korridore sollen den Schienentransport möglich machen. Die Umsetzung des Korridors zwei Rotterdam/Antwerpen–Basel–Genua dürfte bei uns noch manch hitzige Diskussion ergeben. Der Güterverkehr soll eine höhere Priorität erhalten als der regionale Schienenverkehr. Im Raum Basel ist der Konflikt vorprogrammiert. Das sagen die Gutachter zum soeben in die Vorprojektierung entlassenen Basler S-Bahn-Herzstück. Da hilft nur ein massiver Ausbau, speziell auf den Achsen Richtung Mittelland–Gotthard/Lötschberg. Dazu würden die Milliarden fehlen – so die Spar-

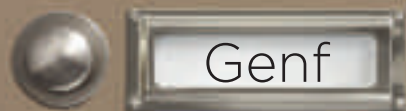
apostel unter den Politikern. Wie war das schon mit der koordinierten Verkehrs- und Finanzpolitik? Ulrich Giezendanners sarkastische Voten lassen grinsen, ohne dass er speziell die volksparteilichen Widersprüche ganz unter den Tisch wischte. Nur Bahn 2030 gross für 21 Mrd. Franken kann Erleichterung bringen, damit genügend doppelstöckige Reisezüge, Container oder Sattelaufleger mit vier Metern Eckhöhe problemlos nebeneinander durch die Schweiz fahren können.

Die Finanzpolitik ist gefordert. Inzwischen hat das BAV verlauten lassen, dass für den Viermeterkorridor eine andere Finanzierung gesucht werde, denn der Druck der verladenden Wirtschaft und der Transportunternehmen ist sehr hoch gemäss einem Positionspapier vom 8.11.10 – [www.voev.ch](http://www.voev.ch)

**Kaspar P. Woker**

**Ab 12. Dezember 2010**

**Endlich Nachbarn!**



**3 : 05**



**9** tägliche Hin-/Rückfahrten\*



[www.tgv-lyria.com](http://www.tgv-lyria.com)

\*Kürzeste Reisezeit, bis zu 9 Hin-/Rückfahrten täglich.





## Noch nicht mit voller Kraft unterwegs

Fünfzehn Monate nach Start hat der SBB-Kundenbeirat (KBR) seine Reisegeschwindigkeit noch nicht ganz gefunden. Auch Pro Bahn Schweiz ist gefordert, mehr aktuelle Themen aufzubringen. Leser und Leserinnen des InfoForums können sich einbringen in diesem einzigartigen Dialog mit der SBB.

Durchsage des Zugchefs im IC kurz vor Ankunft in Zürich HB: «Wir treffen pünktlich um 9.57 auf Gleis 10 ein. Ihre nächsten Anschlüsse: um 10.07 Intercity nach Flughafen, Winterthur, Romanshorn auf Gleis 11 ...». Eine sympathische Dienstleistung, noch nicht lange zu hören in den SBB-Zügen vor den grossen Umsteigebahnhöfen, live vom Zugchef gesprochen aufgrund der Echtzeitinfo, die er von der Betriebsleitstelle erhält.

Eine glänzende Idee, denn allzu oft geht die Konservenstimme auf dem Perron bei Zugsankunft im allgemeinen Lärm und Gewusel unter. Dass Ankunftsgleis und bald auch Ausstiegsseite angegeben werden, kommt aus dem KBR. Dieses Beispiel zählen Marianne Schild und Tobias Ebinger, die Verantwortlichen für den Kundenbeirat bei SBB-Personenverkehr, auf, wenn sie nach greifbaren Resultaten dieses Gremiums gefragt werden.

Viermal jährlich treffen sich 25 durch das Los aus 3000 Personen bestimmte Bahnfahrerinnen und -fahrer, welche einen mehr oder weniger gültigen Querschnitt der SBB-Kunden bilden, inklusive je eine seh- und eine mobilitätsbehinderte Person.

Dazu kommen vier Vertreter der Stiftung für Konsumentenschutz, der Fédération Romande des Consommateurs, der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr und von Pro Bahn Schweiz. Die Sitzungen werden durch eine professionelle Moderatorin gecoacht, während die Leitung beim Chef Personenverkehr liegt, zurzeit Urs Schlegel als Mitglied der GL SBB.



Im Kundenbeirat: der Sprecher Bruno Eberle, der Vertreter PBS Hans Rothen. Bilder: hr

### Kein Feigenblatt

Der KBR agiert autonom, hat zwar direkten Zugang zum CEO der SBB, Andreas Meyer, aber keine Weisungskompetenzen. Eines der ausgelosten Mitglieder wurde zum Sprecher bestimmt. Bruno Eberle, als ehemaliger St. Galler Stadtparlamentarier, nimmt dieses Amt

sichtlich mit Engagement und Spass wahr und bestritt zusammen mit den beiden SBB-Verantwortlichen sowie Hans Rothen, PBS-Vertreter im KBR, das Gespräch mit der Redaktion des InfoForums.

Funktioniert der KBR etwa bloss als Kopfnickergremium, quasi als Feigenblatt zur Legiti-

mation von (unpopulären) Massnahmen, welche die SBB im Labor testen will? Absolut nicht, kommt die Antwort unisono. Die Sitzungsthemen werden von den KBR-Mitgliedern angeregt, Fachpersonen der SBB bringen kurze Einführungsreferate zum Thema und dann werden in Arbeitsgruppen Thesen dazu erarbeitet. Daraus können sich neue Denkanstösse für bekannte oder auch «schubladierte» Probleme ergeben.

Mit Ahaerlebnissen verkrustete Denkmuster im Grossbetrieb SBB aufzubrechen, gehört definitiv zu den Zielen des KBR. Ob dies auch gelingt, wird von der Gesprächsrunde eher zurückhaltend beurteilt. Noch hat der Rat nicht manche Rückmeldung über umgesetzte Massnahmen entgegennehmen können.

### Kritischer Input gefragt

Zwei Dutzend Themenkreise wurden bisher aufgegriffen – quer durch alle Anliegen, welche die Bahnreisenden drücken oder beschäftigen können. Jetzt soll vermehrt in die Tiefe gegangen werden. Kaum ein Gehör im KBR fanden bisher Fragen der SBB zu neuen Produkten und zu mehr Elektronik in Verkauf und Information, auch nicht bei den jungen Ratspersonen.

Tobias Ebinger wünscht sich angriffigere, auch kritischere Voten und Ansichten seitens des KBR, denn die SBB möchte wirklich den Puls der Reisenden spüren. Zudem sind die Vertreter der Lobby- und Konsumentenorganisationen eingeladen, die Ansichten ihrer Klientel viel stärker einzubringen. Da ist Pro

Fortsetzung auf Seite 14

## Uri als Verlierer der NEAT?

IC durchbraust Uri ohne Halt – Urner sagen Nein. Tourismusziel Andermatt nicht abhängen.

Am 15. Oktober 2010 haben Tausende an den Fernsehschirmen mitgefiebert und zugesehen, wie die Bohrmaschine die letzten Meter des 57 km langen Gotthard-Basistunnels (GBT) gemeistert hat. Grund zur Freude herrscht in ganz Europa und wir Schweizer sind stolz, das Prädikat längster Eisenbahntunnel der Welt wieder von den Japanern zurückgeholt zu haben.

An einer Medienorientierung Ende September zeigte der Urner Volkswirtschaftsdi- rektor Isidor Baumann eine an-

dere Seite der NEAT auf. Fahrzeitvergleiche zwischen öffentlichem und motorisiertem Individualverkehr zeigen, in welchem Hintertreffen die Schienenanbindung für den Kanton Uri heute schon liegt. Mit der NEAT wird sich dies verschärfen.

Urner, die Richtung Süden möchten, werden den Umweg via Arth-Goldau in Kauf zu nehmen haben, um ihren Kanton dann noch einmal durch- resp. unterfahren zu können. Der Kanton Uri ist seit 130 Jahren der «Gotthardbahn-Kanton»

und liefert der Bundesbahn mehr als nur Strom. Der Transit auf Strasse und Schiene fordert in der raren Talebene immer mehr des besten Kulturlandes. Die Urner plädieren deshalb für einen Flankentunnel zwischen Urnersee und GBT. Reist es sich schon bald mit einer Untergrundbahn ins Tessin?

### Attraktives Ziel anbinden

Gemäss aktueller Planung wird kein Zug, der durch den Gotthard-Basistunnel braust, in Uri anhalten. Aus Urner Sicht eine untaugliche Lösung. Es darf

doch nicht sein, dass Uri nur noch von den langsameren Zügen über den Berg, natürlich in Flüelen mit Anschluss vom Dampfschiff aus Luzern, bedient wird. Das mag gut sein für Genusstouristen – den Urnern wird heute schon ein Schnellbus über die A2 nach Luzern geboten. Ob das die zukünftige Lösung ist, wagt auch Pro Bahn zu bezweifeln.

Das Projekt «swiss-Alps» von Sami Sawiris ruft gerade nach einer Verbesserung der Verkehrsanbindung von Andermatt; aus Richtung Norden wie



Im Kundenbeirat: die beiden SBB-Coachs Marianne Schild und Tobias Ebinger.

Bilder: hr

Fortsetzung von Seite 13

Bahn gefordert – Hans Rothen sucht aus unserem Kreis mehr Input für seine Arbeit im KBR.

Zwei Bereiche stehen nicht auf der Traktandenliste des KBR. Fragen zu Bahn 2030, zur Entwicklung der Mobilität, usw. Diese seien von politischen Entscheidungen abhängig, so Tobias Ebinger. Einsilbig werden die SBB-Verantwortlichen auch, wenn Themen zur Rhätischen

Bahn oder zur BLS mit der S-Bahn Bern aufgeworfen werden. Nein – der KBR sei ein reines SBB-Gremium, kein KBR öV. Gerade bei Fragen der Tarifentwicklung agiert die SBB nach aussen aber sehr oft, als sei sie alleine bestimmend. Hier liegt noch ein Entwicklungspotenzial für den KBR.

### Leidige Anschlüsse

Zum Abschluss landen wir wieder bei der Kundeninforma-

tion. Ja, in Sachen Anschlussinformation hat der KBR etwas bewirkt. Doch wie steht es in Richtung Postauto, oder abends in St. Gallen, wenn die Reisenden nur noch die roten Hecklichter der Busse sehen, weil diese keine Information erhalten haben, dass der IC aus Zürich drei Minuten Verspätung hat? Spontan wird dieses Thema aufgenommen für eine nächste KBR-Runde. Hoffentlich kann Hans Rothen in einem

halben Jahr an dieser Stelle die gute Nachricht verbreiten, dass die Information zur Anschluss-situation Bahn-Bus, aber auch umgekehrt, zur Zufriedenheit der SBB-Kunden – respektive deren Beirat gelöst sei. Übrigens gibt es auch Schnittstellen Privatbahn – Bus/Postauto, z. B. bei der RhB in St. Moritz. Pro Bahn geht mal davon aus, dass ein solches Anliegen dort vielleicht schneller Gehör findet, auch ohne KBR.

Mehr zum SBB-KBR unter [www.sbb.ch/Kundenbeirat](http://www.sbb.ch/Kundenbeirat). Anliegen – nicht Einzelsvorkommnisse, denn der KBR hat nicht die Funktion des Kundendienstes – aus dem Kreis der PBS-Mitglieder können an [pbs.rothen@gmx.ch](mailto:pbs.rothen@gmx.ch) gesandt werden.

Machen Sie Gebrauch von dieser Möglichkeit zum Austausch mit der SBB. Bruno Eberle, als Sprecher des Kundenbeirates, und seine 28 Kolleginnen und Kollegen können Bewegung in eine festgefahrene Chose für eine längst fällige Verbesserung bringen.

wo/hr



Süden. Eine unbestrittene Tatsache. Über allfällige Projekte dazu wird vieles herumgeboten, auch vom einen direkten Lift aus dem exakt darunterliegenden alten Gotthard-Tunnel ist die Rede. Klare Vorstellungen dazu hat die Matterhorn-Gotthard-Bahn. Sie wird den Bahnhof Andermatt komplett umbauen und strebt einen exakten 30- oder 20-Minuten-Takt auf der Schöllenenbahn an, um die erwarteten zusätzlichen Gäste staufrei nach Andermatt zu bringen. Bleibt nur zu hoffen, dass es die

SBB nicht mit einem stündlichen Regional-Express auf der Berglinie bewenden lässt. Zudem braucht der in die Jahre gekommene und sehr verlassen wirkende Bahnhof Göschenen dringend einer Auffrischung. Die jetzt von Realp bis Oberwald durchgehende Furka-Dampfbahn und die Projekte um die Idee San Gottardo 2020 bringen sicher mehr Besucher in die Gegend.

**Ausweichroute muss bleiben**  
Anfang November liess sich Peter Füglistaler, Direktor BAV, in

den Urner Medien verlauten «Die Bergstrecke bleibt auf absehbare Zeit erhalten.» Sie werde weiterhin für die Interregio-Züge benötigt und könne als Ausweichstrecke bei Störungen im GBT dienen, sowie «aus politischer Sicht ist eine gute Anbindung des Urnerlandes Richtung Süden angezeigt», doch Halte von IC-Zügen in Uri seien Sache der SBB. Da kann man nur anfügen, dass die Bergstrecke als jederzeit betriebsfähige Ausweichroute «auf ewig» bestehen soll. Das schweizerische Bahnnetz kennt

genügend Engpässe – neue dürfen keine geschaffen werden, auch wenn der Fortbestand der Gotthard-Berglinie eine aufwendige Sache ist.

Pro Bahn Schweiz wird sich mit der Problematik des schnellen Intercity-Verkehrs und der Anbindung von Randregionen auseinandersetzen – auch mitten in der Schweiz. Kandersteg, Adelboden und Lötschental als «öV-Verlierer» beim Lötschberg-Basistunnel lassen grüssen.

*Edwin Dutler*



Droht die NEAT das Bahnangebot für Uri plattzuwalzen? Installationsplatz für den Gotthard Basistunnel.

Bild: Alptransit

## Schluss mit Hindernislauf im Bahnhof Luzern

Schon heute müssen sich die Reisenden zum Zug im erst 20 Jahre alten Bahnhof durch Engpässe quälen. Pro Bahn Zentralschweiz (PB ZS) präsentiert Lösungsideen und fordert für die Passagiere freie Bahn von und zur Bahn.

Der Weg zum oder vom Zug in die Stadt und zu den Bussen gleicht während den Verkehrsspitzen einem Hindernislauf. Oft behindern sich die verschiedenen Menschenströme gegenseitig und ein Vorwärtsschreiten ist kaum möglich. Dies ist ein Ärgernis für die Kunden des öffentlichen Verkehrs.

An diesen Punkten entzündet sich die Kritik im Bahnhof Luzern:

- zu schmale und mit diversen Objekten überstellte Perrons
- zu schmaler Kopfbereich, möbliert mit Verpflegungs- und Verkaufsständen
- zu schmale Treppenabgänge in den Untergrund, die zudem rechtwinklig zur Bewegungsrichtung der Personenströme liegen
- Gepäcktransporter, die sich hupend einen Weg zwischen den Menschen bahnen.

PB ZS beschäftigt sich seit Langem mit dieser schwierigen Situation und sucht nach Lösungen. Kosmetik genügt nicht,



Architektonisch gelungen, aber eng und verschachtelt präsentiert sich die Querhalle im Bahnhof Luzern.

es braucht neue Ansätze für den Passagierbereich im Bahnhof Luzern. Diese müssen folgenden Zielen genügen:

- Die Sicherheit für Passagiere und Kunden ist speziell in den Stosszeiten durch grössere und freie Verkehrsflächen zu erhöhen. Die Abgänge müssen in der Bewegungsrichtung der Menschen liegen.

- Die Passagierströme sind grundsätzlich neu zu ordnen. Nur so ist das wachsende Verkehrsaufkommen zu bewältigen.
- Der Einbau einer neuen Verteilebene ist nötig. Die Bushaltestellen sind näher zu den Zügen zu verlegen.

Diese Überlegungen hat PB ZS am 1. Oktober an einer Me-

dienorientierung publik gemacht, was ein breites Echo ausgelöst hat (u. a. NLZ 5.10. «RailCity soll vergrössert werden»). Auch die SBB hat PB ZS sofort zu einer Besprechung dieser Ideen eingeladen. Zwar plant die Bahn bereits Verbesserungen, doch wir setzen uns weiterhin für eine optimale Lösung am Bahnhof Luzern ein. Der Handlungsbedarf ist unbestritten. Die Situation verschärft sich mit der neuen Uni am Bahnhof. Diese Veränderungen können nicht warten, bis Züge in den geplanten Tiefbahnhof rollen, für den die Vorprojektierung begonnen hat. Abklärungen laufen, auch für den Bereich Zugang zur Bahn.

Auf der Website [www.probahn.ch/content/Sektionen/Zentral/Aktuell](http://www.probahn.ch/content/Sektionen/Zentral/Aktuell) sind Präsentationsunterlagen, Skizzen und die Medienmitteilung zu finden. Ein regelmässiger Besuch auf dieser Website gibt den Überblick zu aktuellen Themen, Problemen, Fahrpläneangaben und Vernehmlassungen der Sektion Zentralschweiz. *kb/wo*

### Nota bene

Pro Bahn Zentralschweiz legt hier den Finger auf einen wunden Punkt beim öV-Ausbau. Mehr Schienen, allenfalls mehr Perrons ja, aber wie bringt man die Massen zum und vom Zug? Lange wurde dieser Aspekt vernachlässigt. Renditeüberlegungen veranlassen SBB-Immobilien, brachliegendes Gelände im oder neben den Bahnhöfen dicht zu überbauen. Bildung gleich neben den Zügen ist für die Studierenden praktisch, bringt dem öV Kunden und generiert zusätzliche Erträge für die Bahn. Eine Win-

win-win-Situation. Nicht unbedingt für alle.

#### Raum für die Masse

Zusammen mit dem prognostizierten Verkehrswachstum ergeben sich ungeheure Personenströme. Zudem bleiben die Bahnhöfe Treffpunkt für allerlei Leute, welche den engen Raum ebenfalls nützen, und Shopping rund um die Uhr wird zur Regel. Noch grössere «Menschenmassen» am Bahnhof.

Pro Bahn Schweiz fordert Planer, Politiker und Bahnen

auf, dieser Entwicklung deutlich mehr Rechnung zu tragen als bis anhin. Bewegung ist in Sicht. Professor Ulrich Weidmann von der ETH hat verschiedentlich auf die widersprüchlichen Interessen hingewiesen, die hier zusammentreffen, und mehr Raum für die Kunden des öffentlichen Verkehrs gefordert. Es bringt wenig, wenn der Zug aus Zürich dank milliardenteuren Streckenausbauten fünf Minuten früher in Luzern eintrifft, diese aber gleich wieder im Gedränge zum Bahnhofausgang verloren gehen. In der Fi-

nanzplanung gilt auch hier klotzen statt kleckern, denn nachträgliche Ausbauten sind noch teurer und enden meist in engen Durchgängen mit einigen Ecken.

Wer ein unrühmliches Beispiel dafür sucht, dem sei ein Besuch in Milano Centrale empfohlen. Früher grosszügig, heute eng und mehreckig der Abgang zur Metropolitana und zur Stadt, hingegen marmorprotzig und ganz sicher teuer, so präsentiert sich der kürzlich vollendete Umbau der Passagierzonen. *pbs*



## Ferrovia in Ticino: il bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto

Per l'ASTUTI, la sezione ticinese di Pro Rail Svizzera, rimangono rivendicazioni chiare per il traffico ferroviario verso Milano.

L'uscita dal tunnel sembra ancora lontana per la situazione del traffico ferroviario internazionale da e per l'Italia. La frequenza dei treni EC su Milano è stata drasticamente diminuita, gli ETR470 vanno di male in peggio, con ritardi sempre più grandi all'ordine del giorno e servizi a bordo insufficienti; addirittura a volte i treni vengono soppressi senza sostituzione.

È noto che a Trenitalia non interessa il traffico internazionale, ma è inaccettabile che Rete Ferroviaria Italiana (RFI) boicotti altre compagnie che vogliono circolare sulle sue linee. Tuttavia anche FFS ha le sue colpe, anche gli ETR da Zurigo sono spesso in ritardo e la manutenzione e la pulizia carenti. Chi si reca o torna da Zurigo evita gli ETR470 come il diavolo, meglio prendere gli ICN su Basilea e cambiare ad Arth-Goldau su un IR. Purtroppo gli ICN si attestano a Lugano e non servono il Mendrisiotto.

Le magagne degli ETR470 fanno scomparire purtroppo quanto di buono hanno fatto le FFS con TiLo in Ticino. Non c'è paragone con la situazione di qualche anno fa; le composizioni TiLo sono comode, silenziose



Perché non reintrodurre le IC Bellinzona-Milano?

e veloci, le frequenze sono adeguate. Tuttavia questo vale solo in Ticino, la parte Lombardia si è rivelata solo fumo negli occhi: un paio di treni regionali diretti fino a Milano Centrale non può essere considerato sufficiente.

### Traffico transfrontaliero in stato pietoso

Queste vicende dimostrano in che stato pietoso si trovano le

ferrovie in Europa: primato al trasporto aereo e su strada, scordinamento delle politiche ferroviarie. Bisogna cambiare atteggiamento: la rete ferroviaria europea deve diventare una vera rete senza frontiere politiche e tecniche. Ci vuole una politica ferroviaria europea integrata, alla quale la Svizzera deve partecipare a pieno titolo. La situazione di degrado delle ferrovie è dovuta

all'illusione che le regole del mercato sono il miglior modo di risolvere tutti i problemi. Il nuovo slogan dei promotori del libero mercato nel campo della mobilità è «pagano gli utenti non i contribuenti», la mobilità è una risorsa da pagare a prezzo di mercato.

Ma perché allora si continua a sovvenzionare il trasporto aereo, caricando i costi di aeroporti sovradimensionati e di compagnie aeree fallimentari sul contribuente? Perché il carburante aereo è esente da dazi? Perché si continua a sostenere un'industria automobilistica non-autosufficiente, sovvenzionando l'acquisto di automobili con quei begli esempi di ipocrisia chiamati «eco bonus»?

### Rivendicazioni chiare

Torniamo alla realtà dell'utente ferroviario ticinese: queste sono le nostre rivendicazioni a breve termine:

Ogni ora un treno IC su Milano Centrale, reintroducendo treni convenzionali trainati da locomotive bicorrente.

Gli ICN si attestano a Chiasso e non a Lugano, con fermata a Mendrisio.

*Giovanni Ruggia*

## Halb leer und halb voll

Mit diesen Worten lässt sich das aktuelle Fahrplanangebot zwischen Gotthard und Mailand am besten beschreiben.

Halb leer bleibt das Mass für EC- und ICN-Züge. Die Ex-Cisalpine ETR 470 bleiben unzuverlässig, beileibe nicht nur in Richtung Süd-Nord, nein auch die SBB produziert am Gotthard zu viele Verspätungen Richtung Süden. Wer irgendwie kann, vermeidet ICN-Verbindungen und steigt eher in Arth-Goldau um. Ebenso wenig zufrieden sind die Tessiner mit den Fahrplänen der ICN-Züge, welche in

Lugano wenden. Das Mendrisiotto fordert ganztags deren Verlängerung bis und ab Chiasso. Die zweite Forderung ist ebenso klar: stündliche EC-/IC-Züge nach Mailand mit Zweistromloks und Wagen. Es bleibt unverständlich, weshalb sich die italienische Netzbetreiberin RFI konstant weigert, solche Züge zu akzeptieren auf ihrem Netz. (Mit 550 Zügen pro Tag hat der Mailänder Hauptbahnhof

nur einen Bruchteil der Auslastung von Zürich HB, Anmerkung der Redaktion).

Eher mehr als halbvoll präsentiert sich der Regionalverkehr unter der Ägide von TiLo. Kein Vergleich zum Angebot noch vor wenigen Jahren. Die zwei direkten Regionalzüge aus dem Tessin nach Mailand sind nicht viel mehr als Tropfen auf den heissen Stein.

*pbs*

## Ab auf die Pisten – auch zum Nulltarif

Schuhe in den Kofferraum, Ski und Boards auf's Dach, möglichst nahe zum Lift fahren und ab auf die Piste. Oh je, Stau auf der Hinfahrt, Parkplätze weit weg von der Bergbahn und abends das Gleiche wieder auf der Heimfahrt. Das muss nicht sein. Zugegeben, Umsteigen gehört dazu, eine etwas längere Fahrzeit, dafür umso entspannter unterwegs, der Skibus fährt meist genau vor die Talstation der Bergbahn, niemand muss hinter das Steuer, das Fahren übernehmen Profis. Und die Preise dazu sind fast unschlagbar.

### Beliebtes Toggenburg

Snow'n'Rail macht's möglich. Im Obertoggenburg. Gleich hinter den Churfürsten, schneesicher und sonnig. Siebzehn Anlagen, Beschneigung der Talabfahrten und ein Funpark warten auf Schneehungrige. Wildhaus, Unterwasser und Alt St. Johann sind auch als gemütliche Familienferienorte bekannt. Voralpen-Express und Südostbahn bringen die Gäste auf direktem Weg ins Toggenburg, das Postauto von Nesslau aus ins Skigebiet der Wahl. Anfahrt auch über Buchs im Rheintal möglich. Mit Halbtax-Abo von Zürich aus für rund 70 Franken, inklusive Skipass. Die Extras: Angebot in den meisten Billettautomaten erhältlich, Bahnfahrt 1. Klasse mit Klassenwechsel möglich, Skipass bis 20% günstiger für GA-Kunden, wenn das Snow'n'Rail-Ticket vor Abfahrt gelöst wird.

Der Clou für eine Woche Ski-ferien: Für Inhaber von GA oder Halbtax-Abos ist die Anreise per Bahn/Postauto im Preis des Skipasses für 6 Tage von 236 Franken gleich eingeschlossen, ebenso der Gepäcktransport. Kinder und Jugendliche profitieren ebenfalls. Besser als mit dem Auto – Benzin und ver-



Mit dem SOB-Flirt und Postauto auf die Pisten an den Churfürsten.

Bilder: Togg.Tourismus, SOB Donatsch, Postauto.

schneiter Parkplatz lassen grüsen.

Mehr Infos in der Railway-Broschüre, auf [www.railway.sbb.ch/snow-n-rail](http://www.railway.sbb.ch/snow-n-rail), [www.toggenburg.ch](http://www.toggenburg.ch). Abgemacht, das nächste Mal auf der Piste am Chäserrugg oder auf der Sonnenterrasse auf dem Iltios im Toggenburg. **pbs**



## «Stuttgart 21» – mein Erlebnis

Der Präsident von Pro Bahn Schweiz, Edwin Dutler, wurde vom Bündnis K21 als Fachperson zu den Schlichtungsgesprächen eingeladen. Ein Erlebnisbericht.

Nach den eskalierenden Bürgerprotesten im sonst beschaulichen Stuttgart wegen des Projektes «Stuttgart 21» und nachdem bei den Demonstrationen Verletzte zu beklagen waren, wurde ein von beiden Seiten genehmer Schlichter gesucht, um zwischen den stark verfeindeten Parteien zu vermitteln. Relativ schnell einigten sich die Kontrahenten auf den ehemaligen CDU-Generalsekretär, Dr. Heiner Geissler.

Das Büro Geissler erarbeitete ein Vorgehen mit Fachschlichtungsterminen, für welche im Rathaus in Stuttgart jeweils das oberste Stockwerk reserviert wird. Je sieben Befürworter und Gegner sitzen sich mit Unterstützung von ebenfalls sieben «Experten» gegenüber und behandeln diese Themen:

- Strategische Bedeutung des Bahnknotens Stuttgart
- Kapazität dieses Knotens
- Neubaustrecke Wendlingen-Ulm
- Alternatives Konzept Kopfbahnhof Stuttgart
- Kosten und Wirtschaftlichkeitsrechnung
- Geologie, Sicherheit und Bauablauf
- Abschlussbesprechung

Nachdem ich vom Bündnis K21 (siehe Kasten) angefragt wurde, ob ich an diesen Gesprächen als Experte mitarbeiten würde, bedingte ich mir zuerst eine Bedenkzeit aus. Aus den Medien waren mir die Problematik um «Stuttgart 21» und die Planung der Neubaustrecke nicht unbekannt. Nach intensivem Studium der öffentlich zugänglichen Unterlagen habe ich mit Freude und auch etwas Stolz gerne zugesagt. Das Medieninteresse ist enorm, denn ein solches Schlichtungs-



Jetzt geht's los – im Februar noch ohne Protest.

Bild: DB

gremium ist Neuland für die deutsche Politik. Öffentliche Verhandlungen mit dem Ministerpräsidenten, Ministern, Oberbürgermeistern und Parteipräsidenten ergeben eine «Arena-Atmosphäre».

Acht Fernseheteams und sechzig akkreditierte Medienvertretern registrieren jede Bewegung und alle Aussagen. Zu den Fachschlichtungsterminen kommen Vor- und Nachbereitungssitzungen.

Am Vortag zur ersten Schlichtung gab es von Befürwortern und Gegnern Grosskundgebungen. Ich habe beide besucht und als unwissender Tourist aus der Schweiz mit den Teilnehmern gesprochen. Tonfall, Unversöhnlichkeit und Kraftausdrücke, mit denen die «Gegner» betitelt wurden, haben mich sehr beeindruckt. An den Schlichtungsgesprächen selbst war das Klima bisher anständig, obschon rhetorisch das ganze Repertoire gespielt wird. Die bevorstehenden Landtagswahlen in Baden-Württemberg tragen das Ihre dazu bei.

Die Aufgaben eines Experten sind vielschichtig. Die Vorbereitungssitzungen dienen der Festlegung der Strategie. An den Schlichtungen habe ich exakt darauf zu achten, wie und mit welchen Argumenten die Gegenseite ficht. An der

ersten Sitzung kam die Rede immer wieder auf das vorzügliche und nachahmenswerte Beispiel öV Schweiz. Ich wurde eingeladen, die Vorzüge des integrierten Taktfahrplans im Fernverkehr am Beispiel des Bahnknotens Zürich zu erklären, inklusive die Belegung der ebenfalls 16 Gleise in der Halle des Hauptbahnhofs. Scharfes Zuhören der Gegenseite, Noti-

zen machen und das unterstützende Briefing der Wortführer gehörten immer dazu.

Diesen Zwischenbericht schreibe ich nach dem dritten Schlichtungstag. Fünf weitere sind angesagt. Erfolg oder Misserfolg dieser Grossaktion werden die aktuellen Medien veröffentlichen.

*Edwin Dutler*

### Pro Bahn Deutschland hat Details

Der Kopfbahnhof Stuttgart, mit 16 Gleisen einst eine eisenbahnbetriebliche Musteranlage, soll durch einen achtgleisigen Tiefbahnhof ersetzt werden. Damit können die HGV-Züge von Mannheim/Karlsruhe nach Ulm-München ohne zeitraubenden Richtungswechsel direkt auf die neu zu bauende Schnellstrecke Richtung Osten weiterfahren. Der Bahnhof soll abgebrochen und das riesige nicht mehr benötigte Bahngelände anderweitig genutzt werden.

Aus Schweizer Sicht nicht unbedeutend: Die langgezogene Panoramakurve der Gäulinie aus Schaffhausen-Singen in den Hauptbahnhof hinunter wird aufgehoben. Die Züge sollen auf einer neuen Strecke durch den Flughafenbahnhof in das unterirdische Bauwerk geführt werden. Knackpunkte sind niveaugleiche Kreuzungen mit S-Bahn-Linien und die teilweise eingleisige Strecke und im Flughafen an einem Hochperron vorbei (Ein-/Aussteigen unmöglich). Mehr Infos auf der Website von Pro Bahn Deutschland unter [www.der-fahrgast.de/aktuell](http://www.der-fahrgast.de/aktuell).

**Bündnis K21: Ja zum Kopfbahnhof – nein zu «Stuttgart 21»**  
Deutscher Umwelt- und Naturschutzverband, Grüne Partei, Initiative Leben in Stuttgart, Pro Bahn Deutschland, Verkehrsclub Deutschland VCD, Stiftung Architektur-Forum Baden-Württemberg, Parteifreies Bündnis Stuttgart ökologisch sozial.

*pbs*



Wann wird aus der S-Bahn Vorarlberg eine S-Bahn Bodensee? Vorläufig bleibt's bei Regionalzügen von Lindau bis Schruns im Montafon.

Bild: Chr. Moritz

## Ein Traum: die S-Bahn Bodensee

Hehre Ziele, viele Voten, etliche Projekte, zu hohe Grenzen, fehlende Finanzen und lange Zeithorizonte kennzeichnen die S-Bahn Planung rund um den Bodensee.

Langenargen und Arbon liegen sich am Bodensee gegenüber. 12 Kilometer Luftlinie. Im Sommer in 40 Minuten verbunden mit dem Schiff, leider nur einmal täglich. Besser mit dem Zug? www.bahn.de bietet Auswahl. Am schnellsten via Friedrichshafen-Fähre: 3-mal Umsteigen, 1 Std. 27 Min. und mit dem vielsagenden Vermerk «Vorsicht Grenzüberschreitung»; mit zwei Grenzüberquerungen, zwar ohne Vermerk, aber 4-mal Umsteigen in 1 Std. 45 Min. via Bregenz; mit 3-mal Umsteigen in 2 Std. 51 Min. via Radolfzell-Konstanz und mit 1-mal Umsteigen in 3 Std. 51 Min. via Schaffhausen und dem See entlang.

Da setz ich mich besser ins Auto, trotz des Staus am Pfänder und an der Grenze in Höchst, denn die stündliche Fährverbindung nach Romanshorn ist mir zu unflexibel und zu teuer. Dies die Argumente des deutschen Urlaubers, der gerne mal das Saurer-Museum in Arbon besuchen würde.

### Bodan-Rail

Die Lösung liegt auf der Hand – die Bodensee-S-Bahn. Leider existiert sie erst auf dem Papier. Gestossen vom rührigen Verein gleichen Namens und skizziert in vielen Papieren wie Bodan-Rail-2020. Der Ausbaustand der Bahnlinien rund um den See könnte unterschiedlicher nicht sein. Der Wille zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird wortreich ausgedrückt. Konzepte liegen vor, doch die politischen Bekenntnisse zur Umwelt-, Wirtschafts- und Verkehrspolitik im Bodenseeraum werden von der Finanzpolitik verwehrt, so kräftig wie ein Sturm auf dem Schwäbischen Meer. Denn Kantone und Bundesländer planen den Schienenverkehr trotz Internationaler Bodenseekonferenz (IBK) weitgehend autonom. Wohl deshalb tummeln sich auf den Schienen zum und um den See DB-Fernverkehr, DB-Regio, Hohenzollerische Landesbahn, Bodensee-Oberschwaben-Bahn,

Alex, SBB GmbH Deutschland, Turbo, SOB Voralpen-Express, SBB Fernverkehr, ÖBB und die Montafoner-Bahn. Hinzu kommt mässiger Güterverkehr. Am meisten zu reden geben die lärmigen Züge von DB-Schenker von Wolfurt/Bregenz nach Deutschland, die dank elektrifizierter Strecke und freiem Netzzugang via St. Margrethen-Konstanz verkehren.

Daraus resultiert ein vielfältiges Bahnangebot. Durchgehende Züge und schlanke Anschlüsse scheinen sich eher zufällig zu ergeben, als dass sie wirklich geplant sind. Verbesserungen kommen nur in kleinen Schritten. Der Start erfolgte mit dem «Seehas» der Mittelthurgau-Bahn, ohne Umzusteigen von Engen bis Weinfelden.

Heute ist wieder Umsteigen gefragt, dafür fahren die RE-Züge aus Offenburg bis Kreuzlingen. Grenzüberschreitend geworden ist die Zürcher S 22, welche von Bülach via Jestetten, Schaffhausen bis Singen ver-

kehrt. Ein längst fälliger Schritt geschieht am 12.12.2010 am oberen Seeende: St. Margrethen-Bregenz stündlich, in der Spitzenzeit halbstündlich mit unmittelbarem Anschluss von/ zur S1/S2. Bei Redaktionsschluss war die sanktgallische Mitfinanzierung jedenfalls noch nicht genehmigt.

### S-Bahn St. Gallen

Ab Dezember 2013 wird die St. Galler S-Bahn den Ringkanton flächendeckend erschliessen. Im ausgeklügelten Konzept sticht die S6 Herisau–St. Margrethen ins Auge. Weshalb nicht weiter nach Bregenz und Lindau statt lediglich ein schlanker Anschluss? «Mal abwarten», so die Antwort aus dem Amt für ÖV in St. Gallen. Das tönt vielversprechend. Eine weitere Neuerung hat die SBB soeben angekündigt mit der Einführung eines Schnellzuges St. Gallen–Romanshorn–Konstanz ab Dezember 2015 und dem Hinweis auf «eine noch



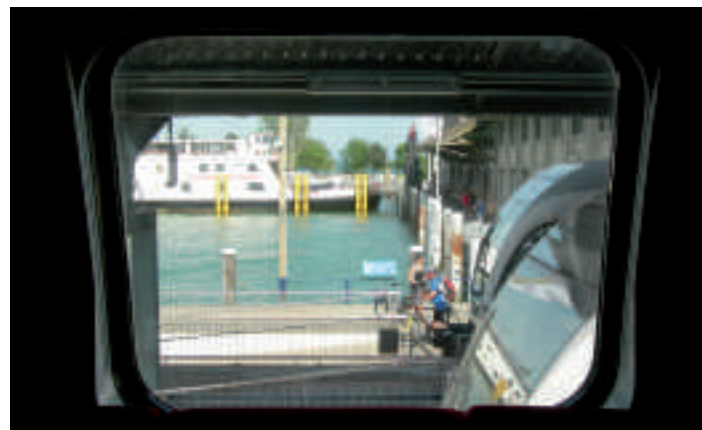
bessere Anbindung der Ostschweiz an den internationalen Fernverkehr», denn finanziert wird der nötige Ausbau von Kreuzungsgleisen auch auf der SOB-Strecke bei Neukirch-Egnach aus den bewilligten Mitteln des HGV-Anschluss-Kredites. Was dieser regionale Schnellzug, weitab von jeder Hochgeschwindigkeitslinie, mit HGV zu tun hat, hängt mit föderalistischem Ausgleich zusammen.

**Lindau und Lustenau**

Nebst der Fahrplankoordination bleibt der Infrastrukturausbau die *pièce de résistance* für eine wirkliche S-Bahn rund um den Bodensee. Unübersichtlich ist die Situation in Lindau. Bekanntlich wird die Münchner Linie von Lindau bis Geltendorf dank des schweizerischen Beitrags bis 2016 elektrifiziert. Noch nichts gehört hat man zur Frage, ob die EC-Züge dannzumal immer noch den Kopfbahnhof in Lindau bedienen. Es bestehen Absichten, diesen aufzuheben und in Lindau-Reutin, auf dem Festland, einen Durchgangsbahnhof zu bauen, was für die internationalen Züge ein Vorteil wäre. Für einen leistungsfähigen Regionalverkehr müsse aber der seinerzeit grosszügig angelegte Inselbahnhof unbedingt erhalten bleiben, schreibt der Verein «Initiative

Abfahrt der Züge	Station	Zugnummer	Wahl	Wahl	Wahl
17.22	St. Gallen	Romanshorn	Schaffhausen		
17.31	Speicher	Trogen			
17.32	St. Fiden	Buchs SG	Sargans		
17.33	Truggen	Wetzikon			
17.36	Truggen	Wetzikon			
17.37	Truggen	Wetzikon			
17.38	St. Fiden	Buchs SG	Sargans		
17.41	Speicher	Trogen			
17.47	Truggen	Wetzikon			
17.48	Truggen	Wetzikon			
17.53	Truggen	Wetzikon			

St. Gallen: Direkte S-Bahn nach Bregenz?



Gut vernetzt in Romanshorn sind Fähre, S-Bahn und IC-Zug.

Bodensee-S-Bahn», basierend auf Studiendesschweizerischen Verkehrsplaners Paul Stopper. Die Idee ist richtig, denn die vielen Touristen wären kaum begeistert, für den letzten Kilometer von Reutin in die Stadt vom Zug auf den Bus umzusteigen. Die bei einem Abbruch frei werdende Fläche des Inselbahnhofs würde wohl durch ein Parking für die Besucher-

schaften ersetzt. Da gehen die Meinungen noch auseinander und schliesslich wird's an der finanziellen Beteiligung des Freistaates Bayern liegen, wie anderswo in Deutschland, wenn die Schieneninfrastruktur für den Regionalverkehr auszubauen ist. Die DB gibt sich abwartend und ersetzt in Lindau ihre mit Drahtzug bedienten Uralt-Sicherungsanlagen mit

Flügelsignalen nicht so bald.

Die Initiative Bodensee-S-Bahn will Augen öffnen. Dies ist auch in Lustenau gegenüber von St. Margrethen nötig. Als Ersatz für die zum Schutze vor Hochwasser höher zu legende Rheinbrücke schlägt sie eine gestreckte doppelspurige Variante vor. Damit könnte das Nadelöhr von Lustenau mit der engen Kurve ausgangs Brücke entschärft werden, denn in Zukunft müssen mehr EC-Züge nach München, mehr S-Bahnen und mehr Güterzüge aus Wolfurt hier durch. Doch Verkehrs- und Finanzpolitik folgen einer unterschiedlichen Logik. Die ÖBB kann dadurch «nur» 80 Mio. Euro in den Ausbau dieser Strecke investieren. Das reicht lediglich für eine einspurige Brücke und eine gewisse Streckung der Kurve. Ermutigend aber ist der bereits geplante Spatenstich durch die Verkehrsministerinnen beider Länder.

**S-Bahn FL-A-CH**

Das Fürstentum Liechtenstein zählt auch zum internationalen Bodenseeraum und setzt auf den öV-Ausbau, lagebedingt vor allem auf ein dichtes Busnetz. Sehr flach ist das Bahnangebot auf der ÖBB-Strecke Buchs SG – Schaan-Vaduz – Feldkirch. Die S-Bahn FL-A-CH schafft Abhilfe. Projektiert wird schon lange mit durchgehenden Zügen von Bludenz bis Sargans. Dereinst soll sogar die weite Schlaufe der Linie vor Feldkirch durch einen Tunnel ersetzt werden. Ob Vaduz, Wien oder Bern je die Millionen dafür sprechen? Vorläufig bleiben die halbstündlich zirkulierenden Busse noch im Stau stecken. Warum nur dauert die Umsetzung von baulichen Massnahmen im Schienenverkehr so unendlich lange, während der Verkehr exponentiell wächst?

Wer sich auf [www.bodanrail.net](http://www.bodanrail.net) tummelt, findet Pla-



Die Rheinbrücke St. Margrethen–Lustenau. Leere Lok statt S-Bahn über die Staatsgrenze.

Fortsetzung auf Seite 22

Fortsetzung von Seite 21

nungsgrundlagen von 2002 für 2020. Wetten, dass bestenfalls die Hälfte bis dann realisiert ist. Bahnässig Grenzen zu überwinden, bleibt hohe Kunst – schöne Worte allein genügen nicht. Trotzdem engagieren sich Pro Bahn Baden-Württemberg, Pro Bahn Vorarlberg und Pro Bahn Ostschweiz im Verein Initiative Bodensee-S-Bahn. Lobbying und PR sind unumgänglich, um die politischen Mühlen am Laufen zu halten.

**Tageskarte Euregio**

Nebst der Schieneninfrastruktur müssen die öV-Tarife harmonisiert und durchgehend werden. Der Tarifverbund Ostwind arbeitet mit den Partnern im Hegau und im Vorarlberg, damit Grenz-Pendler nicht immer zwei Abos in der Tasche tragen müssen. Aber nur wenige Verkaufsstellen kennen das ganze öV-Angebot am Bodensee. Kürzlich haben DB und SBB im Bahnhof Konstanz deshalb eine «Mobilitätszentrale» eröffnet, oder konventioneller, das Bahnreisezentrum erneuert. Sehr löblich, doch auf die Frage der unterschiedlichen Öffnungszeiten von DB, SBB und Tourismus Konstanz für ihre gemein-



Wenigstens Umsteigen am gleichen Bahnsteig in St. Margrethen.

samen Kunden gibt's keine logische Erklärung. Grenzen überwinden bleibt schwierig. Am besten bedient sind heute Ausflügler in der Bodenseeregion. Mit der Euregio-Bodensee-Tageskarte können zwischen Schaffhausen, Ravensburg, Feldkirch und St.Gallen Bahn, Fähre, Bus nach Belieben benutzt werden und für die Schiffe

- bodensee-s-bahn.org
- bodan-rail.net
- sg.ch/home/mobilitaet/oeffentlicherverkehr
- euregiokarte.com
- bodenseekonferenz.org
- probahn-vlbg.at

der Weissen Flotte wird ein Rabatt gewährt. Dereinst ist die Euregiokarte sicher auch in der direkten Ring-S-Bahn Friedrichshafen–Langenargen–Lindau–Bregenz–Arbon–Konstanz–Radolfzell–Friedrichshafen gültig.

*Wolfgang Schreier, Michele Streuli, Kaspar P. Woker*

**Österreichisches**

Zwei Zitate, kürzlich in der Fachpresse gefunden:

«Generaldirektor Kern, seit 100 Tagen im Amt, nannte die Dinge beim Namen, so u. a. drastische Einbrüche und Einnahmeverluste im Personenfernverkehr... Abkehr von Unternehmensezielen und Kundenwünschen. Ohne rasche Gegenmassnahmen stünden die Bundesbahnen am Rande des Absturzes.»

Nahtlos dazu passt die Bemerkung eines hohen Exeisenbahners, der kürzlich gegen Abend von Zürich nach Salz-

burg railgejettet ist. Wenige Fahrgäste in der ersten Klasse, gar keine in der Premium-Class.

«Um das Gelände des Bahnhof Bregenz spekulativ überbauen zu können, soll der erst 21-jährige Bahnhof abgebrochen und durch eine kleinere Neuanlage in der Nähe ersetzt werden.»

In Bregenz bilden Bahn und Hauptstrasse einen Riegel zwischen See, Festpielgelände,

Parkanlagen und der Stadt. Der «neue Bahnhof» kann mit fünf Bahnsteiggleisen durchaus mehr als die aktuellen rund zwölf Züge pro Stunde bewältigen und ist ein gutes Beispiel für die Verknüpfung Bahn-Bus.

Es wird darauf zu achten sein, dass «nur» das Gebäude dran glauben muss, nicht aber die Gleise. Retten dürfte ein solcher Immobilienhandel die absturzgefährdete ÖBB allerdings kaum.

*Quellen: SER/EA/pb-vlbg.*

**Gönner Pro Bahn**

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

**BERNMOBIL**



**SIEMENS**



**SOB SÜDOSTBAHN**



**gs graphic-studio**

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

**Gemeinden**

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



## Führung Bahnhof Löwenstrasse

Die GV 2011 der Sektion Zürich findet am Freitag, den 25. März um 20 Uhr im Hauptbahnhof Zürich statt.

Von 17.30 bis 19.30 Uhr beschäftigen wir den neuen Bahnhof Löwenstrasse der Durchmesserlinie Zürich. Offen für alle Mitglieder von Pro Bahn Schweiz, die Teilnehmerzahl für diese Führung ist begrenzt. Interessenten bitte frühzeitig anmelden an [jeanpierre.baebi@bluewin.ch](mailto:jeanpierre.baebi@bluewin.ch).

Einladung an Mitglieder der Sektion Zürich folgt per Post.

**PB ZH jpb**

### Kontakte

#### ZENTRALVORSTAND

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

#### ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident  
Böcklinstrasse 13, 3006 Bern  
T 031 352 83 46  
[haenni.aldo@hispeed.ch](mailto:haenni.aldo@hispeed.ch)

#### NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident  
Postfach 3834, 4002 Basel  
T 061 421 31 80  
[willi.rehmann@bluewin.ch](mailto:willi.rehmann@bluewin.ch)

#### OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident  
Falletenbachstrasse 5  
8867 Niederurnen; T 055 610 24 03  
[h.schaerer@graphic-studio.ch](mailto:h.schaerer@graphic-studio.ch)

#### TICINO ASTUTI

Giovanni Ruggia, Presidente  
Contrada del Torchio, 6934 Bioggio  
T 091 605 48 18  
[rugadapura@ticino.com](mailto:rugadapura@ticino.com)

#### ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin  
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern  
T 041 210 28 72  
[karin.blaettler@bluewin.ch](mailto:karin.blaettler@bluewin.ch)

#### ZÜRICH

Urs Schaffer, Präsident  
Flüelastr. 15, 8048 Zürich  
T 044 401 24 35  
[oev.schaffer@bluewin.ch](mailto:oev.schaffer@bluewin.ch)

## Pro Bahn tritt auf

100 Jahre Bodensee–St. Gallen–Ricken auf der Schiene. Das musste gefeiert sein, zusammen mit der Einweihung des umgebauten Bahnhofes in Wattwil. Die SOB hat dort einen kundenfreundlichen Verkaufspunkt geschaffen. Das Informations- und Reisebüro bietet alle Produkte der Bahn an, genau so, wie sich Pro Bahn einen «bedienten» Bahnhof eben vorstellt. «Unbediente» Automaten- und Geisterbahnhöfe gibt's genügend.

Am Fest in Wattwil waren auch die Sektionen Ostschweiz und Zürich von Pro Bahn Schweiz vertreten. Da ein Fachgespräch, hier ein Schwatz mit Bekannten, dort ein Hinweis, was die Bahnen noch mehr für ihre Kunden tun könnten, ein intensiver Erfahrungsaustausch.

Die Pro-Bahn-Schöggeli waren überaus gefragt und mehr als 250 Wettbewerbstalons landeten in der Urne. Der Hauptpreis ging an Marlis Gundli, Herisau. Wie immer an solchen Anlässen konnten wir auch einige neue Mitglieder gewinnen.

2010 war Pro Bahn an verschiedenen Orten vertreten, im Frühling in Aesch BL, an den Dampftagen in Interlaken, in Wattwil, auf dem Bahnhofplatz Luzern und im Dezember natürlich bei den Eröffnungen der



Viel Dampf in Wattwil auch für Pro Bahn. Urs Schaffer, PB Zürich, wacht über die Wettbewerbsziehung in Wattwil.

beiden neuen Tramlinien in Bern und im Glattal. Der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz bedankt sich bei all den freiwilligen Helfern und Helferinnen und freut sich über die neuen Mitglieder, welche unsere Anliegen unterstützen. **zv pbs**

PS: Interessierte Personen können jederzeit Mitglied werden – den ersten Jahresbeitrag schenken wir Ihnen. Siehe Talon letzte Seite.

## Herzlichen Dank

Stämpfli-Druck in Bern hat während viele Jahre zuverlässig und prompt unsere Zeitschrift InfoForum gedruckt. Die vorliegende Ausgabe ist die letzte. Pro Bahn Schweiz und die Redaktion InfoForum bedanken sich beim Stämpfli-Team für die angenehme Zusammenarbeit. Ab nächstem Jahr werden Druck, Mitglieder-

verwaltung und Versand von Zeitschrift und Inkasso der Beiträge zusammengelegt. Neu werden Rub-Media Bern/IPO Bödingen dafür verantwortlich sein. Zusammen mit dem bisherigen Layouter, Marco Bernet, Zürich, werden wir das Layout des InfoForums etwas auffrischen und leserfreundlicher gestalten. **pbs**

## Ausflugsquiz InfoForum 3

Zahnrad-Doppelspuren gibt's auf den Strecken Vitznau-Rigi, Gornergrat, Grindelwald–Kl. Scheidegg, Aigle–Leysin und Villars–Bretaye. Total fünf, nicht nur vier.  
Danke für's Mitmachen!

# Jede Beziehung beginnt mit einem FLIRT!

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



Pro Bahn Schweiz in den Medien.

## «Als Kronzeugen hat Palmer den Chef von Pro Bahn Schweiz mitgebracht».



David Nauer im «Tagesanzeiger» vom 23.10. zu den Vermittlungsgesprächen beim Projekt «Stuttgart 21» mit Heiner Geissler, wo Edwin Dutler Tübingens Oberbürgermeister Boris Palmer unterstützen konnte.

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

Anmeldung auf [www.pro-bahn.ch/content/Mitgliedschaft](http://www.pro-bahn.ch/content/Mitgliedschaft) oder Talon senden an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich.



- Pro Bahn interessiert mich. 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.