

Dank Zugbegleitung weniger Vandalismus

Das subjektive Sicherheitsgefühl der Kundinnen und Kunden hängt eng damit zusammen, ob die Züge durch Personal begleitet sind. Dies zeigen neue Erkenntnisse bei den SBB und beim Zürcher Verkehrsverbund.

Die Kosten zur Bewältigung von Vandalismus und Gewalt gehen alleine bei den SBB Jahr für Jahr in die Millionen. Jetzt zeigt die wohl grösste je lancierte Offensive gegen Vandalismus und Gewalt im öffentlichen Verkehr, welche die SBB 2003 lanciert haben, Wirkung: Am eindrücklichsten zeigt dies die Schwarzfahrerstatistik: Anfang 2003 bezifferten die SBB die Quote jener, die ohne Billett Bahn fahren, mit 4,3 Prozent. Damals wurden im schweizerischen Regionalverkehr monatlich rund 370 000 Personen kontrolliert. Ende 2003 wurde es für die Schwarzfahrer im öffentli-

chen Verkehr allerdings zunehmend ungemütlicher. Die Gebühr für Reisende ohne Billett wurde von 60 auf 80 Franken erhöht. Gleichzeitig wurden Anfang 2004 monatlich mehr als doppelt so viele Kontrollen durchgeführt. Die Folge: Die Schwarzfahrerquote sank von 4,3 (Anfang 2003) auf 2,8 Prozent. Ab Sommer 2004 wurden die Kontrollen noch einmal intensiviert. Über eine Million Reisende werden heute monatlich in Stichkontrollen überprüft. «Seit letztem Sommer liegen wir unter 2 Prozent», sagt SBB-Sprecher Roland Binz. Die Kontrollen finden damit nicht nur dreimal so häufig statt wie noch vor zwei Jahren, sondern auch gezielter. Binz betont, dass auf jenen Strecken häufiger kontrolliert werde, wo die SBB mehr Reisende ohne gültigen Fahrausweis ertappt hätten. Die Verbesserung der Situation bei den Schwarzfahrern führt SBB-Sprecher Binz vor allem auf die erhöhte Gebühr und das gezieltere und konsequentere Vorgehen gegen Schwarzfahrer zurück.

ZÜRICH: 30 PROZENT WENIGER SCHWARZFAHRER

Ähnlich sind auch die Erfahrungen im Grossraum Zürich. Beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist die Schwarzfahrerquote laut ZVV-Sprecherin Kathrin ter Hofte in den letzten zwei Jahren um 30 Prozent zurückgegangen. Zurzeit liege der Anteil der Reisenden ohne gültigen Fahr-

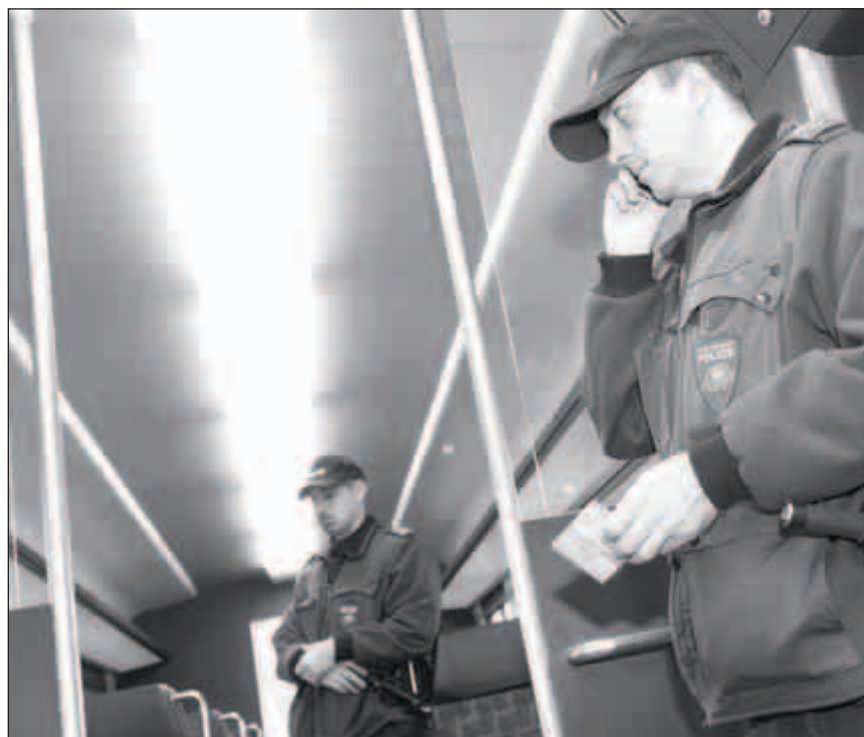


Foto: SBB

Präsenz in der S-Bahn zeigt Wirkung: Beim Zürcher Verkehrsverbund ist die Schwarzfahrerquote um 30 Prozent zurückgegangen.

ausweis bei etwa 1,5 Prozent. Die ZVV-Sprecherin führt diesen Rückgang auf den Einsatz der Bahnpolizei, auf die häufigeren Stichkontrollen und auf die Bahnbegleitung zurück. Auch punkto Vandalismus und Sicherheit hat sich aus Kundensicht einiges verbessert. Insbesondere die durchgehende Begleitung der S-Bahnen ab 21 Uhr scheint sich zu bewähren. Eine Befragung im Raum Zürich ergab Ende Jahr, dass die Kundinnen und Kunden dem ZVV sowohl für ihr subjektives Sicherheitsgefühl als auch für die Sauberkeit deutlich bessere Noten geben als noch vor zwei Jahren. «Insbesondere die Begleitung der S-Bahnen hat sich gelohnt», schreibt der ZVV in einer Mitteilung. Er-

folgreich seien auch die mobilen Reinigungsteams.

Jetzt will der ZVV noch einen Schritt weiter gehen. Ab Mitte Jahr will der ZVV gestaffelte Gebühren für jene Fahrgäste erheben, die ohne Fahrausweis erwischt werden. Von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis werden künftig die Personalien erfasst. Wenn Schwarzfahrer innerhalb zweier Jahre mehrmals ohne Ticket erwischt werden, wird die Gebühr laufend erhöht: Das erste Mal kostet Schwarzfahren 80 Franken, beim zweiten Mal 120 Franken und ab dem dritten Mal 150 Franken. Dieser Regelung müssen allerdings noch der Verkehrsrat sowie die Kantonsregierung zustimmen.

Fortsetzung Seite 2

Inhalt

Thema

Vandalismus/Schwarzfahrer: Striktere Kontrollen..... 1-3

Aktuell

Bahn 2000: Historischer Augenblick 4, 5

Pro Bahn Schweiz protestiert gegen ÖV-Abbau 6

S-Bahn Bern: Platzprobleme 7

Zentralbahn: Chance verpasst . 8, 9

Hintergrund

SBB-Projektleiter Werner Müller über Sicherheit auf der Strecke Mattstetten-Röthrist11-15

Studie: Deutsche Bahn baut zu teuer.....16-18

Internationales

Thüringen: Kultur- und Eisenbahnland19, 20

Verspätung? Geld zurück21

Kurz notiert

Gratis-Kursbuch für Erstklass-GA-Kunden – neue Züge für SOB – Rauchfreie Züge in Italien. 7, 8, 20

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz.... 2/23

Fortsetzung von Seite 1

ZVV: «VORBILDCHARAKTER»

Doch nicht nur beim ZVV ist man erfreut über die neuste Entwicklung bei den Schwarz-



Foto: SBB

Nach anfänglicher Skepsis bei Reisenden akzeptiert: Videoüberwachung in Zügen.

fahrrern und bei der Sicherheit der Bahnkunden: «Die durchgehende Zugbegleitung bei der Zürcher S-Bahn am Abend

So rufen Sie Hilfe

Sind Sie als Bahnkunde Zeuge eines gewalttätigen Vorfalls oder selbst in ein solches Vorkommnis verwickelt? Alarmieren Sie die lokale Kantonspolizei. Diese ist in der Lage, abzuklären, welches Polizeicorps das geeignetste für einen Einsatz ist. Die Gratisnummer: 0800 117 117. pbs

hat Vorbildcharakter», sagt Peter Schwarzenbach von Pro Bahn Sektion Zürich. Schwarzenbach, Kämpfer der ersten Stunde gegen den kondukteurlosen Betrieb, würdigt vor allem, dass die Zugbegleiter «auf den Dienst am Kunden geschult sind». Gegenüber der Bahnpolizei ist der Pro-Bahn-Vertreter nach wie vor skeptisch. Dies vor allem, weil uniformierte Bahnpolizisten bei Fahrgästen auch Aggressionen auslösen können. In einer gross angelegten Kundenumfrage von Pro Bahn Schweiz in Zusammenarbeit mit dem «K-Tip» war die Aussage der Bahnbenutzerinnen und -benutzer hingegen klar: 64 Prozent wünschen sich die Bahnpolizisten in Uniformen und nur 36 Prozent versprachen sich mit zivil gekleideten Bahnpolizisten mehr Sicherheit. Doch die vermehrten Kontrollen beziehungsweise die durchgehende Zugsbegleitung hat auch ihren Preis. In die Kosten von 14 Millionen Franken teilen sich der Kanton Zürich und der ZVV.

«VERDICHTE» KONTROLLEN IN BERN

Gut angelaufen sind intensivere Fahrkartentrollen auch in Bern. Dort werden seit letztem Sommer neben den üblichen Billettkontrollen so genannte «verdichtete» Kontrollen durchgeführt. Ein ganzes Team von Kontrolleuren überprüft dabei lückenlos sämtliche Fahrgäste. Nach Verlassen der Haltestelle A werden die Kundinnen und Kunden per Lautsprecher über die bevorstehende Kontrolle informiert. An der Haltestelle B werden die Billette der aussteigenden Fahrgäste kontrolliert, anschliessend steigen die Kontrolleure in das Fahrzeug ein und über-

prüfen die Fahrscheine der Fahrgäste während der Weiterfahrt. Diese Strategie habe sich bewährt, das Sicherheitsgefühl der Passagiere steigern sich, sagt Bernmobil-Sprecherin Annegret Hewlett. Auch wenn konkrete Zahlen noch nicht greifbar sind, die Fahrgäste seien sich bewusst, dass es mehr Kontrollen gebe als früher. Bisher ging Bernmobil von einer Schwarzfahrerquote von 2,7 Prozent aus, womit dem städtischen Verkehrsbetrieb jährlich Einnahmen von rund 4 Millionen Franken entgehen.

MEHR KONTROLLEN, MEHR ERTRÄGE

Dass sich vermehrte Kontrollen auch finanziell auswirken, zeigt das Beispiel Biel. Seit die Fahrkarten der Kundinnen und Kunden auf dem städtischen Netz systematischer und häufiger überprüft werden, haben die Einnahmen aus den Zuschlägen massiv zugenommen. Noch 2001 betrug diese Einnahmen der Verkehrsbetriebe Biel knapp 90 000 Franken. 2003 verzeichneten die Verkehrsbetriebe Biel (VB) über 200 000 Franken Einnahmen aus den Zuschlägen. 2004 liegen die Zahlen noch einmal höher.

Das System nennt sich «Schwerpunktkontrolle». Dabei steigen bis zu sieben Kontrolleure und drei Securitas in einen Bus (statt wie früher ein Kontrolleur). Der Bus bleibt dabei stehen, ein Entschlüpfen wird für Schwarzfahrer unmöglich. Strenger ist auch das Inkasso. Früher erhielten Fahrgäste ohne Ticket bis drei Mahnungen für die Zuschläge, die sie bezahlen mussten. Heute werde nur noch einmal gemahnt, dann folge die Anzeige, schreibt die VB-Kundenzeitschrift «carrus».

Otto Hostettler

Impressum

HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz
Interessenvertretung
der Bahn-, Bus- und Tramkunden
Postfach
8023 Zürich
www.pro-bahn.ch

REDAKTION

Otto Hostettler (ohs)
Bielstrasse 31
2560 Nidau, T 032 365 19 21
otto.hostettler@textbuero.ch

MITARBEIT

Edwin Dutler (DUT), Christof Pfeiffer (chp), Hans Schärer (HS), Karin Blättler, Bernhard Ledermann (blb), Rainer Engel (Pro Bahn Deutschland).

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

DRUCK

Stämpfli AG
Postfach 8326
3001 Bern
T 031 300 66 66

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

2100 Ex.
(Wemf-Auflage: 1700 Ex.)
4x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABE

Die nächsten Ausgaben der Zeitschrift InfoForum von Pro Bahn Schweiz erscheinen:

Nummer 2/05: 17. Juni 2005
(Inserateschluss: 16. Mai 2005)
Nummer 3/05: 23. Sept. 2005
(Inserateschluss: 22. Aug. 2005)
Nummer 4/05: 9. Dez. 2005
(Inserateschluss: 7. Nov. 2005)

Die Suche nach gemeinsamen Lösungen

Mit professionellen Sicherheitskonzepten, die präventive, abhaltende und abwehrende Massnahmen kombinieren, wollen die Transportunternehmungen in der Schweiz die Sicherheit im öffentlichen Verkehr weiter verbessern.

«Sicherheit ist eine Kernkompetenz des öffentlichen Verkehrs und soll es bleiben», hielt François Gatabin, Vizepräsident SEV, anlässlich der Jahreskonferenz der Chartaunterzeichner unmissverständlich fest. 56 Unternehmen und ihre Personalvertretungen haben bisher die vor vier Jahren lancierte Charta für die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr unterzeichnet. Auf dieser basieren inzwischen vielfache Anstrengungen der Transportunternehmen für mehr Sicherheit im öffentlichen Verkehr.

UMFASSENDE SICHERHEITSMASSNAHMEN

«Prävention, Abhalten und Intervention bilden die drei Säulen, auf denen die Transportunternehmen ihre Sicherheitsmassnahmen aufbauen», erklärte Pierre Cosandier, Direktor der Verkehrsbetriebe STI in Thun. Die STI AG betreibt 22 Buslinien und ist zusätzlich für die Betriebsführung der Thunersee-Beatenberg-Niederhorn-Bahnen und des Tarifverbundes Thun zuständig. In der Praxis, so der STI-Direktor, setzte sich eine Kombination von Massnah-

men durch, die den Einsatz technischer Mittel wie Videoüberwachung mit dem Einsatz von Personal kombiniere. Die Bahnreform 2 sieht zudem vor, dass Übergriffe auf das Personal künftig von Amtes wegen verfolgt werden müssen (Offizialdelikt).

PRO BAHN UNTERSTÜTZT TRANSPORTUNTERNEHMEN

Pro Bahn Schweiz unterstützt die Zusammenarbeit der Transportunternehmen und würde es begrüßen, wenn sich neben der Südostbahn auch die anderen grösseren Transportunternehmen östlich von Winterthur zur Unterzeichnung der Charta für die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr entschliessen könnten. Herrscht in diesem Teil der Schweiz noch «heile Welt» oder nimmt man dort die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals nicht so ernst?

Dass man nämlich mit proaktiven Sicherheitskonzepten am Markt erfolgreich operieren kann, beweist die BDWM Transport AG in Bremgarten (Bahnlinie Dietikon–Bremgarten–Wohlen; Buslinien im Raum Wohlen–Meisterschwanden) macht durchwegs positive Erfahrungen mit neuartigen Sicherheitsmassnahmen. Direktor Fritz Luchsinger erwähnte an der Jahreskonferenz des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) unter anderem die Beteiligung am kürzlich lancierten SBB-Projekt «RailFair Schülerbegleitung» im Raum Wohlen. Speziell geschulte Schüler markieren Präsenz in den Zügen, helfen Konfliktsituationen entschärfen und sensibilisieren die jugendlichen Fahrgäste für ein verantwortungsbewusstes Handeln in den Zügen. Als weitere präventive Massnahme hat die BDWM eine Hausordnung erlassen. Und als bisher einzige Unternehmung der Schweiz hat die BDWM in ihren Bussen ab 20 Uhr speziell für Frauen reservierte orangefarbene Sitze eingeführt, die über einen Notknopf verfügen und sich im Blickfeld des Chauffeurs befinden. Als einmalig ist auch das Sponsoring der Juniorenmannschaft des FC Dietikon zu bezeichnen. Wie Fritz Luchsinger ausführte, werden diese Fussballer als «kleine Mitarbeiter» der BDWM betrachtet. Und in elf Bussen kommen Videokameras als Abschreckung gegenüber Vandalen zum Einsatz. Die BDWM führt hier einen Pilotversuch des ZVV durch. Schliesslich werden auch die Mitarbeitenden speziell geschult, damit sie sich in Konfliktsituationen richtig verhalten. Die verschiedenen Anstrengungen tragen offensichtlich erste Früchte. Noch nicht zufrieden ist der BDWM-Direktor mit den Ergebnissen in den dünn besiedelten ländlichen Gebieten. dut

Das Beispiel BDWM

Mit neuen Ideen gegen Vandalismus: Die BDWM Transport AG in Bremgarten (Bahnlinie Dietikon–Bremgarten–Wohlen; Buslinien im Raum Wohlen–Meisterschwanden) macht durchwegs positive Erfahrungen mit neuartigen Sicherheitsmassnahmen. Direktor Fritz Luchsinger erwähnte an der Jahreskonferenz des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) unter anderem die Beteiligung am kürzlich lancierten SBB-Projekt «RailFair Schülerbegleitung» im Raum Wohlen. Speziell geschulte Schüler markieren Präsenz in den Zügen, helfen Konfliktsituationen entschärfen und sensibilisieren die jugendlichen Fahrgäste für ein verantwortungsbewusstes Handeln in den Zügen. Als weitere präventive Massnahme hat die BDWM eine Hausordnung erlassen. Und als bisher einzige Unternehmung der Schweiz hat die BDWM in ihren Bussen ab 20 Uhr speziell für Frauen reservierte orangefarbene Sitze eingeführt, die über einen Notknopf verfügen und sich im Blickfeld des Chauffeurs befinden. Als einmalig ist auch das Sponsoring der Juniorenmannschaft des FC Dietikon zu bezeichnen. Wie Fritz Luchsinger ausführte, werden diese Fussballer als «kleine Mitarbeiter» der BDWM betrachtet. Und in elf Bussen kommen Videokameras als Abschreckung gegenüber Vandalen zum Einsatz. Die BDWM führt hier einen Pilotversuch des ZVV durch. Schliesslich werden auch die Mitarbeitenden speziell geschult, damit sie sich in Konfliktsituationen richtig verhalten. Die verschiedenen Anstrengungen tragen offensichtlich erste Früchte. Noch nicht zufrieden ist der BDWM-Direktor mit den Ergebnissen in den dünn besiedelten ländlichen Gebieten. dut

Foto: PBS



Editorial

Im Ausland und an Fachtagungen wird der öffentliche Verkehr in der Schweiz immer wieder als Vorbild herangezogen. Und bei meinen Fahrten in ganz Europa kann ich feststellen: Die Schweiz hat wirklich das beste öffentliche Verkehrssystem. Was aber ist das Geheimnis unseres Erfolges? An der Infrastruktur kann es nicht liegen. Im Gegenteil, eine gemeinsame Nutzung von S-Bahn und Güterverkehr auf den gleichen Geleisen ist einmalig. Und man kann auch nicht behaupten, dass unser Rollmaterial wesentlich luxuriöser ist als im übrigen Europa. Das Geheimnis des Erfolges sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die täglich für das Verkehrssystem Schweiz im Einsatz sind. Die hohe Motivation und Fachkompetenz beginnt bei den Transportunternehmungen an der Führungsspitze und setzt sich fort bis zum Auszubildenden. Dies erlebe ich bei Kontakten auf allen Stufen fast täglich. Eine so hohe Motivation des Personals findet man in der Arbeitswelt nur noch selten. Manches Unternehmen täte gut daran, statt auf die unzähligen Berater zu hören, sich einmal ein Beispiel an den SBB und den Transportunternehmungen zu nehmen. Das wäre billiger und effizienter. Das gesparte Geld könnte man für den öffentlichen Verkehr einsetzen.

Edwin Dutler, Präsident

Bahn 2000: Erfolgreich gestartet

Historischer Augenblick am 12. Dezember 2004, um 3 Uhr morgens: Im Rahmen eines kleinen Feuerwerks mit Vertretern der SBB und der Medien wurde der Countdown zum Fahrplanwechsel gefeiert.



Foto: Edwin Dutler

Noch eine Sekunde: historischer Augenblick am 12. Dezember 2004 um drei Uhr morgens im Bahnhof Zürich. Mit einem Feuerwerk startet der neue Fahrplan.

Der erste IC verliess Zürich um 5.19 Uhr, auf der Lokomotive waren Lokführer Hansjörg Baumann und der Präsident des Verwaltungsrates der SBB, Thierry Lalive d'Épinay. Und im Gegenzug mit Abfahrt in

Bern um 4.19 Uhr fuhren Lokführer Stefan Jufer und der Leiter Personenverkehr, Paul Blumenthal, auf der Lokomotive.

Während des ganzen Tages waren mehrere Funk-

tionsträger von Pro Bahn unterwegs, mit ausnahmslos positiven Erlebnissen. Auch während den ersten Wochen konnten wir uns von einem guten Fahrplan überzeugen, der Berufsverkehr, der erste

Schneefall und auch der Feiertagsverkehr wurden überzeugend abgewickelt. Obschon die Infrastruktur, speziell im Grossraum Zürich, bis ans Limit ausgelastet wird, sind wir der Ansicht, dass einige störungsanfällige Betriebsabwicklungen elegant und professionell eliminiert wurden.

Wir möchten die Gelegenheit benützen, uns an dieser Stelle bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SBB und auch bei den anderen Transportunternehmen zu bedanken.

Das Ressort Fahrplan von Pro Bahn Schweiz ist aber nicht arbeitslos: Insbesondere mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels im Dezember 2007 müssen mehrere internationale Verbindungen stark verbessert werden. Und schliesslich bleiben noch die Pendenzen, die bei der Einführung von Bahn 2000 national nicht zufrieden stellend gelöst werden konnten.

Edwin Dutler

General Henry Guisan lässt grüssen

Im Zweiten Weltkrieg als strategische Linie gebaut, wurde die «Kriegsschlaufe» bei Olten mit der Bahn 2000 zur Abkürzung für Reisende zwischen Luzern und Bern.

Im Zweiten Weltkrieg hat General Henry Guisan ein Streckenstück für die Umfahrung Oltens im Falle eines Bombardements des Eisenbahnknotens anlegen lassen. Dass er damit seinerzeit schon die Basis geschaffen hat, dass 60 Jahre später die Fahrzeit von Luzern nach Bern um 16 Minuten reduziert werden kann, hat er seinerzeit wohl kaum

gedacht. Diese so genannte Kriegsschlaufe war bisher nicht am SBB-Netz angeschlossen. Die Inbetriebnahme dieses 800 m langen Abschnittes kostete lediglich rund 5 Millionen Franken, angesichts der Gesamtkosten des Projektes Bahn 2000 und der dadurch möglichen Zeitersparnis auf der Strecke Bern-Luzern ein äusserst be-

scheidener Betrag. Am 12. Dezember 2004 hat der erste fahrplanmässige Intercity um 05.55 Uhr Luzern nach Bern verlassen. Nebst den Fans und zahlreichen Bahnfreunden befand sich auch eine Delegation des Kantons Luzern im Zug. Als der Premierenzug um 06.30 Uhr die 800 Meter lange «Kriegsschlaufe» befuhr und anschliessend auf die Neu-

baustrecke Mattstetten-Rothrist einbog, gab es im Zug Applaus. Inzwischen ist der Alltag eingeleitet. Den geschichtlichen Hintergrund dieses Streckenstücks kennen nur wenige. Für Bahnreisende biegt der Zug von Luzern nach Zofingen Richtung Bern ganz einfach nur nach links ab. «Kriegsschlaufe» oder Linkskurve? Karin Blättler

Jetzt liegt Glarus ein Stück näher bei Zürich

Während mehreren Jahren engagierte sich Pro Bahn Schweiz für bessere Verbindungen zwischen Glarus und Zürich. Mit dem Fahrplanwechsel wurde nun auch der Glarner Sprinter eingeführt. Eine wichtige Etappe im Ausbau des öffentlichen Verkehrs – sowohl für Pendler als auch für Touristen.

Am Vortag des Fahrplanwechsels fand in Glarus ein Glarner Sprinter-Fest statt. Unter den geladenen Gästen waren auch Vertreter der Sektion Ostschweiz von Pro Bahn Schweiz. Regierungsrat Pankraz Freitag hatte die Gäste und die Bevölkerung begrüsst und nahm die Einweihung des Glarner Sprinters vor. Es ist eine fünfteilige Komposition mit einem ganzen Erstklasswagen und dem speziellen Design des öffentlichen Verkehrs des Kantons Glarus. Bahn und Bus haben das gleiche Erscheinungsbild. Der Glarner Sprinter dient Montag

bis Freitag hauptsächlich dem Pendlerverkehr und am Wochenende ist er auf den Tourismus ausgelegt.

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung der SBB, Benedikt Weibel, würdigte den Glarner Sprinter als wichtiges Element der Bahn 2000 und lobte die gute Zusammenarbeit mit dem Kanton Glarus und das aussergewöhnliche Engagement von Regierungsrat Pankraz Freitag, um dieses Ziel zu erreichen. Einmalig ist auch, wie der Kanton Glarus zusammen mit den SBB dieses neue Angebot vermarktet und für den Kanton Glarus da-

durch Werbung gemacht wird.

Regierungsrat Pankraz Freitag hob die Bedeutung des Glarner Sprinters für die Berufspendler, die Touristen und die Wirtschaft des Kantons hervor. Nebst dem Glarner Sprinter konnte Freitag auch auf ein markant gesteigertes Busangebot aufmerksam machen. Es wird künftig auch die Wohngebiete abseits der Bahnstationen erschliessen. Er bedankte sich auch beim Kanton Schwyz, welcher mit den Halten in Pfäffikon SZ und Siebnen-Wangen den Glarner Sprinter mitfinanziert.

Mit diesem Angebot ist der Kanton Glarus in Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr keine Randregion mehr. Eine enorme Leistung für einen Kanton mit weniger als 40 000 Einwohnern.

Bundespräsident Joseph Deiss lobte den Kanton Glarus für den Mut, mit zukunftsorientierten Projekten für eine positive Entwicklung zu kämpfen. Der Bund unterstützt auch ein Pilotprojekt des Kantons Glarus im Rahmen der neuen Regionalpolitik. Es will im Unterland Industriebetriebe, im Mittelland den Dienstleistungssektor sowie im Hinterland, Sernftal und Kerenzerberg den Tourismus fördern. Dazu ist der Glarner Sprinter ein wichtiges Element.

Am Sonntag begleiteten Edwin Dutler, Präsident von Pro Bahn Schweiz, und Hans Schärer, Präsident Sektion Ostschweiz, den Direktor SBB Personenverkehr Paul Blumenthal bei der zweiten fahrplanmässigen Fahrt des Glar-

nersprinters von Zürich ins Glarnerland. Erfreulicherweise war dieser Zug schon sehr gut ausgelastet. Pro Bahn Schweiz hofft, dass dieser neue Zug stets überdurchschnittlich genutzt wird, was einen Ausbau zum Studentakt rechtfertigen würde.

HS

Schreiben Sie uns!

Mit dem neuen Fahrplan und dem Konzept Bahn 2000 hat im öffentlichen Verkehr der Schweiz ein neues Zeitalter begonnen. Wie wir bereits im Internet und auch in dieser Ausgabe des InfoForum aufgeführt haben, sind unsere Erfahrungen sehr positiv. Der neue Fahrplan ist für die Mehrzahl der Benutzerinnen und Benutzer eine spürbare Verbesserung. Der nächste grosse Fahrplanwechsel findet erst in drei Jahren statt, dann wird der Lötschberg-Basistunnel eröffnet. Für kleinere Verbesserungen am Fahrplan wollen wir aber nicht so lange warten. Schreiben Sie uns deshalb Ihre Erfahrungen: Wie erleben Sie den neuen Fahrplan und durch welche Änderungen könnten allfällige Schwachstellen beseitigt werden? Das Ressort Fahrplan wartet gespannt auf Ihre Ausführungen.

Unsere E-Mail-Adresse:
 probahn.fahrplan@hispeed.ch
 oder: Pro Bahn Schweiz, Ressort Fahrplan, Postfach, 8023 Zürich



Foto: SBB

Direktverbindung Glarus-Zürich: Der Glarner Sprinter geht nicht zuletzt auf das Engagement von Pro Bahn Schweiz zurück.

Mit der Bahn 2000 über die Landesgrenze

Einen besonderen Stellenwert hatte der Fahrplanwechsel für die Ostschweiz. Die Angebotsverbesserungen im Kanton Thurgau und der Region Bodensee sind markant, der Anschluss an Konstanz und damit an Deutschland wichtig.



Zugtaufe in Konstanz: Am Bodensee-Fest erhielt eine ICN-Komposition den Namen «Graf Zeppelin».

Kurz vor dem grossen Fahrplanwechsel war in der Ostschweiz bereits Feiern angesagt. Zwei Vertreter des Vorstandes der Sektion Ostschweiz waren zum Bahn-2000-Fest am Bodensee als offizielle Gäste eingeladen. Von Frauenfeld aus ging es per ICN nach Konstanz. Dort begrüßte uns der Oberbürgermeister der Stadt Konstanz Horst Frank. Mit einem feierlichen Akt wurde dort eine ICN-Komposition auf den Namen «Graf Zeppelin» getauft. Anlass dazu war die neue ICN-Verbindung, die den Thurgau von Konstanz via Kreuzlingen mit Winterthur, Zürich und Biel verbindet. Zusammen mit der Intercityverbindung Romanshorn-Zürich ergibt sich so ein durchgehender Halbstundentakt zwischen Weinfelden, Frauenfeld und Zürich.

VORTEILE FÜR EUROREGIO BODENSEE

Die Bedeutung dieses Angebotsausbaus für den Kanton Thurgau betonte auch Regierungsrat Kaspar Schläpfer: «Das markant verbesserte Angebot an Bahn und Bus wird den Wirtschafts- und Lebensraum Thurgau nachhaltig aufwerten und gleichzeitig unsere Zugehörigkeit zum Wirtschaftsraum Zürich und zur Euroregio Bodensee weiter festigen.»

Die neue ICN-Verbindung zwischen Konstanz, Kreuzlingen, Zürich und Biel ist ein wichtiger Teil der gesamten Angebotsverbesserungen in der Ostschweiz und im Kanton Thurgau, die vor allem bei den Verbindungen nach Zürich HB, Zürich Flughafen und Winterthur, aber auch mit der

Anbindung an Deutschland sichtbar werden.

ANSCHLUSS AN EUROPA

Für Paul Blumenthal, Mitglied der SBB-Geschäftsleitung und Leiter Personenverkehr, sind die grenzüberschreitenden Verbesserungen in der Region Bodensee eine logische Folge: «Die SBB orientieren sich auch über die Grenzen hinaus. Gezielt entwickeln die SBB den Anschluss ans Schienennetz von Europa.» Nach dem Festakt in Konstanz fuhr der ICN mit den Gästen zum Güterbahnhof Kreuzlingen. Stadtrat Peter Markstaller, Kreuzlingen, stellte den neuen grenzüberschreitenden Tarifverbund «bambus» vor. Auch waren moderne Fahrzeuge von Bahn und Bus der Bodenseeregion ausgestellt. HS

Pro Bahn protestiert!

In der Botschaft des Bundesrates an das Parlament zum Entlastungsprogramm 04 vom 22. Dezember 2004 schlägt der Bundesrat erneut massive Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr vor.

Da die Kantone nicht in der Lage bzw. nicht willens sind, diese Mehrbelastungen zu übernehmen, werden die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs einen Leistungsabbau in Kauf nehmen müssen. In der Botschaft wird bereits ausgeführt, dass Leistungen des öffentlichen Verkehrs am Abend und an den Wochenenden gestrichen werden müssen. Unerwünschte Verkehrsverlagerungen mit weiteren schädlichen Staus auf der Strasse sind die Folge.

Das in der Botschaft ebenfalls erwähnte Rationalisierungspotenzial mittels Fusionen ist nicht kurzfristig durchführbar und vermag die Sparmassnahmen nicht zu kompensieren. Vergebens sucht man in der Botschaft jedoch die Abschaffung der Treibstoffzollbefreiung auf Flugbenzin.

Pro Bahn Schweiz protestiert gegen einen erneuten Abbau im öffentlichen Verkehr und wird das Entlastungsprogramm 04 des Bundes zusammen mit anderen Organisationen bekämpfen.

Geschäftsleitung
Pro Bahn Schweiz

Berner S-Bahn an Kapazitätsgrenze

Wenige Tage nach dem Fahrplanwechsel sah sich die BLS wegen massiver Platzprobleme veranlasst, zusätzliche Züge in den Fahrplan aufzunehmen. Jetzt überlegt sich die BLS sogar den Einsatz von Doppelstöckern.

Bei der S-Bahn Bern sorgte der Fahrplanwechsel für verärgerte Pendler: Die Züge zu den Hauptverkehrszeiten waren massiv überfüllt. Bereits wenige Tage später wurden auf der S5 (Murten–Bern) die Kapazitäten mit einer zusätzlichen Nina-Komposition verstärkt (Murten ab 6.18 Uhr). Die anschliessende S5 Bern–Neuenburg (Bern ab 7.06 Uhr) wurde ebenfalls um eine Nina ergänzt.

PLATZPROBLEME AUF DER AARETAL-LINIE

Nur eine Woche nach dem Fahrplanwechsel baute die BLS zudem die Verbindungen im Aaretal Richtung Bern aus. Zwischen Münsingen und Bern (mit Halt in Bern Wankdorf) wurden zwei neue Züge in den Fahrplan aufgenommen (Münsingen ab 6.44 Uhr und 7.23 Uhr). Doch trotzdem war der Platz auf einzelnen

Streckenabschnitten weiterhin knapp. Im ersten Monat nach dem Fahrplanwechsel erhielt die BLS über 400 Reaktionen von verärgerten Kunden. Mehr als die Hälfte betrafen das Platzangebot in den Zügen.

NEUE PENDLERSTRÖME MIT DER STATION WANKDORF

Die BLS begründete die Platzprobleme unter anderem mit den neuen Abfahrtszeiten. Das S-Bahn-Angebot basiere auf den Frequenzerhebungen der letzten Jahre, liess die BLS verlauten. Unklar war im Vorfeld des Fahrplanwechsels, ob Pendler nun eine Viertelstunde früher oder später als bis anhin auf «ihren» Zug gehen würden. Stärker als angenommen hat sich offenbar auch die neue Station Bern Wankdorf auf die Pendlerströme ausgewirkt. Seit der Eröffnung der Haltestelle Bern

Wankdorf sei eine «Umsteigebewegung» vom Fernverkehr auf die S-Bahn festzustellen, hält die BLS in einer Mitteilung fest. Sprich: Pendlerinnen und Pendler aus der Richtung Thun oder Langnau-Konolfingen nehmen neuerdings die S-Bahn, steigen im Wankdorf aus und ersparen sich so den Umweg über den Bahnhof Bern.

In einer Bilanz nach dem ersten Monat nach dem Fahrplanwechsel kündigte die BLS an, wegen den nach wie vor engen Platzverhältnissen in den Zügen den Einsatz von Doppelstockwagen zu prüfen. Ins Auge gefasst werden die Doppelstöcker vor allem für die S1 (Bern–Münsingen). Dazu will die BLS nun im Aaretal Testfahrten absolvieren.

Neben den stark frequentierten Zügen im Aaretal ist auch die S3 zwischen Bern und Münchenbuchsee zu den Hauptverkehrszeiten massiv überbelegt. Die BLS erwägt nun, auf dieser Linie die Züge zu verlängern oder einen Zusatzzug einzuführen. Massnahmen überlegt sich die BLS auch auf der Linie S22 nach Schwarzenburg.

28 MILLIONEN PASSAGIERE PRO JAHR

Mit dem Fahrplanwechsel wurde die BLS Lötschbergbahn AG mit einer Ausnahme für alle Normalspurlinien der S-Bahn Bern verantwortlich. Zudem hat sie von den SBB die Regio-Express-Linie Bern–Langnau–Luzern übernommen. Statt 18 Millionen Fahrgäste transportiert die BLS neu 28 Millionen Fahrgäste pro Jahr. **ohs**



Foto: MAN

200 Meter Busse für Thun

Rechtzeitig vor der grossen Fahrplanumstellung konnte die Thuner STI von der NEO-MAN Bus (Schweiz) AG 13 neue Busse übernehmen – aneinander gereiht ergeben sie eine eindruckliche Kolonne von rund 200 Metern Länge. Höhepunkt der Übergabe war die Fahrzeugtaufe eines MAN-NG-363-Niederflur-Gelenklinienbusses auf den Namen Thun Innenstadt. Zusammen mit der Bevölkerung wurden in der autofreien Thuner Innenstadt die 13 neuen Busse im Rahmen einer Feier ihrem Einsatzzweck übergeben. Dabei handelte es sich um sechs 12-m-Solofahrzeuge sowie sechs 18-m-Gelenklinienbusse und einen Überland-Linienbus ÜL 363. **pd**

DOCH WIEDER EIN GRATIS-KURSBUCH

Entgegen ursprünglicher Ankündigung erhalten Besitzer eines Erstklass-Generalabonnements weiterhin gratis ein Kursbuch. Dies bestätigt SBB-Sprecher Roland Binz auf Anfrage. «Auf Grund mehrerer Kundenreaktionen» hätten sich die SBB für ein unbürokratisches Vorgehen entschieden, sagte Binz gegenüber Pro Bahn Schweiz: Erstklass-GA-Kunden erhalten das Kursbuch (oder die CD-ROM) auf Nachfrage kostenlos am Schalter. **ohs**



Foto: Otto Hostettler

Veränderte Pendlergewohnheiten: Mit dem neuen Bahnhof Wankdorf ersparen sich Berufspendler den Umweg über den Bahnhof Bern.

Zentralbahn – Chance verpasste

Die Zentralbahn verbindet drei markante Regionen: den Kanton Nidwalden mit dem Engelbergertal, den Kanton Obwalden sowie das Berner Oberland mit Interlaken als Endpunkt. Damit entsteht ein einzigartiges Einzugsgebiet mit einem guten ÖV-Angebot. Für den Tourismus von Engelberg wurde jedoch eine Chance verpasst.

«Gemeinsam lässt sich mehr erreichen»: Dieser Erkenntnis folgend haben sich die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn und die Brünigbahn zur Zentralbahn zusammengeschlossen. Mit dieser Fusion können Synergien genutzt, Abläufe optimiert, Angebote ausgebaut und Dienstleistungen verbessert werden. Profitieren davon werden Tausende von Fahrgästen, sei es zur Arbeit, zur Schule oder zum Freizeiterlebnis. Offiziell hat die

Zentralbahn am 1. Januar 2005 gestartet. Verschiedene Vorboten haben auf diesen Start hingewiesen (siehe Kasten Seite 9).

Nebst dem Doppelspurausbau zwischen der Allmend in Luzern und der Kantons-grenze in Hergiswil öffnet der im Bau befindliche Tunnel Engelberg neue Horizonte. Mit dem neuen Tunnel, welcher voraussichtlich Ende 2006 betriebsbereit sein wird, werden die betrieblichen wie auch die

fahrplantechnischen Möglichkeiten komplett verändert.

Die Fahrgäste werden sowohl von schnelleren Fahrzeiten als auch von kürzeren Taktintervallen profitieren können. Die durch die geringere Steigung angestrebte Fahrzeitverkürzung nach Engelberg von heute 58 auf künftig 47 Minuten wird – gemäss Angaben der LSE – trotzdem nur durch die Beschaf-

Fortsetzung Seite 9

Zweifelhafte Anschlüsse im Tessin

Reisende aus der Deutschschweiz haben seit dem Fahrplanwechsel bessere Verbindungen nach Locarno. Doch Pro Bahn geht die Arbeit nicht aus: Schlechter werden dadurch die Anschlüsse des Regionalverkehrs in Bellinzona.

Wer seit dem Fahrplanwechsel aus der Deutschschweiz nach Locarno fährt, wird die neuen Verbindungen rühmen. In Bellinzona entfällt das bisher mühsame Umsteigen, ohne dass die direkten Verbindungen nach Locarno leiden würden. Doch die Anbindung des Regionalverkehrs an die Nord-Süd-Verbindungen sind teils massiv schlechter geworden. Bedenklich sind etwa die Anschlüsse für Reisende, die mit dem Bus von der rechten Talseite (Gerra Piano, Cugnasco, Gudo, Sementina und Monte Carasso) nach Bellinzona fahren und dort auf den IC Richtung Gotthard umsteigen möchten. Ihr Bus kommt jeweils 23 Minuten nach der vollen Stunde an.

Ausgerechnet zu dieser Zeit verlässt aber der IC bereits

Bellinzona. Reisenden bleibt nichts anders übrig, als eine halbe Stunde später den Schnellzug zu nehmen.

Doch sie können geradeso gut den IC nehmen, der Bellinzona wiederum eine halbe Stunde später verlässt. Denn der Schnellzug und der später verkehrende IC sind zur gleichen Zeit in Arth Goldau. Auch lokale Verbindungen sind für das Publikum unmöglich. So hat jemand, der mit eben diesem Bus von der rechten Talseite kommend z.B. nach Lodrino fahren möchte, in Bellinzona 48 Minuten zu warten. Nur gerade die paar Mal. Wo der Bus zwischen Locarno und Bellinzona halbstündlich verkehrt, reduziert sich das auf 18 Minuten.

Alle diese Angaben beziehen sich übrigens auf Werkta-

ge von Montag bis Freitag. Samstags wird es noch schlechter, fahren dann doch auch die werktags teilweise halbstündlich verkehrenden Busse nicht. Und am Sonntag vergisst man am besten die Fahrt mit dem ÖV. Dann verkehren von 8.30 bis 18.30 Uhr gerade noch 6 Buspaare zwischen Locarno und Bellinzona.

Besser sind die Anschlüsse in Locarno und in Lugano. Hier ist gegenüber früher eine Verbesserung auszumachen. Ist doch in Lugano vor ein paar Jahren der Bus nach Comano fünf Minuten vor der Ankunft des IC aus Richtung Norden weggefahren, was jetzt mit schlanken Anschlüssen verbessert wurde.

chp/ohs

Neue Züge für die SOB

Die Südostbahn (SOB) erneuert ihr Rollmaterial. Die nächste Fahrzeuggeneration heisst «Flirt». Die SOB bestellte Ende Januar elf vierteilige Niederflurzüge von Stadler Busnang, wie der SOB-Verwaltungsrat mitteilte. Der «Flirt» wird im Regionalverkehr die seit 1959/60 beschafften Pendelzüge (mit Triebwagen BD 4/4) ablösen. Mit vier statt acht seitlichen Türen unterscheidet sich der SOB-«Flirt» von den bisher bestellten SBB-Fahrzeugen. In den Zügen werden 219 Sitzplätze und 233 Stehplätze angeboten, zudem sind die bestellten Fahrzeuge behindertengerecht ausgestaltet. ohs

BAHNEN AUF UNSICHEREM GRUND

Schweizer Bergbahnen stehen vor Millioneninvestitionen. Die Klimaerwärmung und der Hitzesommer 2003 haben dazu geführt, dass die auf Permafrost gebauten Fundamente wegzurutschen drohen. Auf das Problem ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) gestossen, weil einige Bergbahnen ihre Betriebsbewilligung erneuern mussten. Im Rahmen dieses Verfahrens müssen die Bergbahnen jeweils die Sicherheitsnachweise vorlegen. Wo die Gefahr von Problemen besteht, kann das BAV eine langfristige Überwachung verlangen. Es seien bisher nur wenige Bergbahnen von diesem Problem betroffen. HS



Reproduziert mit Bewilligung (BA 056769)

Verpasste Chance: Trotz Neubau fehlt ein direkter Zugang von der Zentralbahn zur Titlisbahn.

Fortsetzung von Seite 8

fung von neuen Zugmaschinen möglich sein.

Der neue Tunnel bietet Engelberg die einmalige Chance, sich als ÖV-freundliche Destination zu profilieren. Die Angebote der Zentralbahn werden noch attraktiver, was auch entsprechend vermarktet werden kann. Die Zentralbahn hat sich zum Ziel gesetzt, über ein tolles S-Bahn-Angebot im Tal zu verfügen und Engelberg auch touristisch ideal zu erschliessen – mit einer bis zwei Verbindungen pro Stunde.

ERSCHLIESSUNG ENGELBERG–TITLIS-BAHN

Nach einer jahrelangen Projektierungs- und Vorbereitungsphase fand im März 2001 der Spatenstich für den Tunnel Engelberg statt. Unübersehbar für alle Engel-

berg-Reisenden sind der Installations- und Werkplatz bei Grafenort sowie die Baustellen der beiden Tunnelportale. Der Tunnel soll bis Ende 2006 in Betrieb genommen werden können. Vorausgesetzt, es treten keine weiteren geologischen Ereignisse auf. Mit dem neuen Tunnel kann die Zentralbahn die Fahrzeiten verkürzen, die Kapazitäten vergrössern und zugleich den Betrieb rationeller gestalten

FAST 100 MILLIONEN FRANKEN.

Diesen Teil der Optimierung lässt sich die frühere LSE und heutige Zentralbahn auch einiges kosten. Basis für das gesamte Tunnelprojekt bildet der Kredit von 68,1 Millionen Franken aus dem Jahre 1996. Dazu kommen geologisch bedingte Mehrkosten von 18,9 Millionen Franken. Weitere 4 Millionen Franken verursachen die verschärften Sicherheits- und Umweltvorschriften. Unter Berücksichtigung von Einsparungen und Reserven ergibt sich ein neuer Kostenstand ohne Teuerung von 94,8 Millionen Franken.

Auch wenn das Grossprojekt markante Verbesserungen bringt. Einen Mangel hat es: Heute fährt der Zug auf dem Weg zum Bahnhof Engelberg in rund 300 Metern Luftlinie an der Talstation der Engelberg-Titlis-Bahn vorbei.

Die Titlis-Bahn hätte mit einer leicht veränderten Streckenführung mit einer zusätzlichen Bahnstation bedient werden können. Zurzeit steht den Bahnreisenden ein Gratisbus-Transfer zur Titlis-Rotair-Bahn zur Verfügung. Allerdings ist eine Direktverbindung grundsätzlich immer attraktiver als eine Verbindung mit zusätzlichem Umsteigen. Erst recht, wenn es um Zielorte geht, die auf Tourismus ausgerichtet sind (Ski- oder Snowboardausrüstung).

TROTZ GRATISBUS UNBEFRIEDIGEND

Die heutige Situation beim Ausstieg in Engelberg ist allerdings trotz Gratisbus wenig befriedigend. Denn die Zugreisenden werden mit keinem sichtbaren Hinweis über den Gratis-Bustransfer informiert. Die Zentralbahn beziehungsweise die frühere LSE profitiert von der Titlis-Rotair-Bahn als Touristenattraktion und vermarktet dieses Gebiet gleich selber. Hier einige Beispiele:

- Partnerschaft RailAway: Die Tausenden von verkauften Kombibilletten RailAway Skipass Engelberg bestätigen den Erfolg. Dank Werbung mit Lokalradiospots sowie mit Kinowerbung in der Agglomeration Luzern konnte die heutige Zentralbahn die Verkaufszahlen jährlich beträchtlich steigern. Tendenz jährlich stark steigend.
- Das Angebot «Titlis-Tour» ab Luzern und Nidwalden. Diese Tour ist einer der Renner im Ausflugsortiment der bisherigen LSE.
- «Bord'n'Bike with LSE»: Dem Trend der Zeit folgend wurde ein poppig bemalter Güterwagen für den Trans-

port von Snowboards, Ski und Fahrrädern in Betrieb genommen.

Angesichts der hohen finanziellen Aufwendungen für den Tunnelbau und des Marketings für das Titlis-Ausflugsziel ist es unverständlich, weshalb nicht gleichzeitig die direkte Bahnerschliessung der Titlis-Rotair-Bahn realisiert wird. Das Tourismusbüro würde das zwar sehr begrüssen, doch sei eine Bahnerschliessung im Moment kein Thema, heisst es. Auch wenn das Titlis-Gebiet für Tagesausflügler ein bevorzugtes Ausflugsziel ist.

Karin Blättler

Zentralbahn

Die Zentralbahn kommt in Fahrt. Eine Chronologie:

8./9. Oktober 2004: Roll-out der neuesten Fahrzeuggeneration, genannt SPATZ, bei der Firma Stadler in Altenrhein.

Ab Ende Oktober 2004: Testfahrten der SPATZ-Kompositionen im Berner Oberland auf der Strecke Meiringen-Interlaken.

November 2004: Einweihung der neuen Werkstatt in Meiringen verbunden mit der ersten SPATZ-Taufe; Eröffnung neuer Bahnhof Sarnen.

Dezember 2004: Eröffnung der neuen Doppelspurstrecke auf der Luzerner Allmend; Einweihung der neuen Haltestelle Kriens Mattenhof.

12. Dezember 2004: Einführung der Bahn 2000, 1. Etappe, des neuen Fahrplans und der beiden S-Bahn-Strecken (Sarnen-Giswil, Stans-Engelberg).

1. Januar 2005: Start der neuen Zentralbahn.



Foto: SBB

Einzigartiges Einzugsgebiet, gutes Angebot: Die Zentralbahn.

Bahnhof eingeweiht – jetzt wird geflickt

Zwischen Winterthur und Schaffhausen wurden im Hinblick auf den Fahrplanwechsel mehrere Bahnhöfe umgebaut. Allerdings mit wenig Blick auf die Bedürfnisse der Kunden: Die Beleuchtung ist teils schlecht, Sitzgelegenheiten sind falsch platziert oder Entwertungsautomaten unpraktisch positioniert.

Auf der Linie Winterthur-Schaffhausen sind im vergangenen Herbst die Ausbaurbeiten, welche durch die Einführung des Halbstundentakts notwendig wurden, mehr oder weniger fertig gestellt worden. Immerhin fand am 11. November die offizielle Einweihung mit einer Extrafahrt, mit Referaten verschiedener Politikerinnen und Politiker aus dem betroffenen Gebiet, Vertretern der SBB und des Zürcher Verkehrsverbunds statt. Für den Halbstunden-

takt musste zwischen Hettlingen und Henggart eine Doppelspur gebaut werden.

Die Bahnhöfe Hettlingen, Henggart und Andelfingen wurden zudem weitgehend ausgebaut. Sie erhielten neue, gedeckte Perrons. Die Signalanlagen und Weichen werden jetzt von Winterthur aus ferngesteuert, sodass das örtliche Bahnhofpersonal nur noch für den Billetverkauf zuständig ist. Dabei sind die Schalteröffnungszeiten bedeutend eingeschränkt worden. Am Samstag und am Sonntag sind die Schalter überhaupt nicht mehr geöffnet.

WARTERÄUME UND WC BLEIBEN GESCHLOSSEN

Damit kommt aber auch gleich das erste Ärgernis: Bei geschlossenem Billettschalter sind auch die Warteräume nicht mehr geöffnet. Auch die Toiletten bleiben zu. Für Reisende im Winter ist dies alles andere als angenehm. Genauso wenig an das Wohl der Reisenden haben jene Planer gedacht, welche in Henggart die Sitzbank auf dem Hausperron nicht unter dem neuen Perondach platziert haben. So kann man sich hier doch prächtig an die Sonne setzen und braun werden. Regnen und Schneien, was ist das?

Auch wenn am 11. November die Ausbauten feierlich eingeweiht wurden, war damals keinesfalls alles fertig gestellt. In Andelfingen hatte man noch mehr als eine Woche lang abends nur wenige provisorische Lampen. In einer der neuen Unterführun-

gen wurden sie aber durch Vandalen kaputt gemacht und nicht mehr ersetzt. In der anderen Unterführung waren sie gar nicht erst eingeschaltet. So musste im Stockdunkeln die Tritte ertappen, wer nicht abwarten wollte, bis die Barriere nach Abfahrt des Zuges wieder geöffnet wurde.

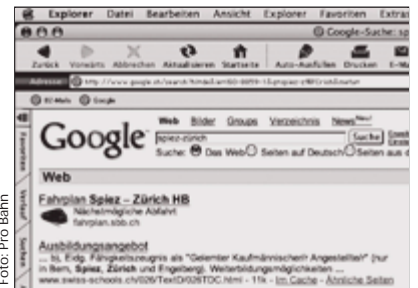
ZUMUTUNG FÜR KUNDEN

Für Bahnkunden völlig unverständlich ist zudem, dass auf dem Bahnhof Andelfingen während Wochen nur noch ein einziger Ort zum Entwerfen der Billette und Abonnemente vorhanden war. Der eine Entwerter steht bei den Billettautomaten, dem bisherigen mit Drucktasten und dem neuen Touchscreen-Gerät. Die beiden Billettautomaten stehen in der Mitte des Hausperrons und sind damit so positioniert, dass die verwöhnten Reisenden damit Körperertüchtigung verordnet erhalten: Der Weg vom westlichen Zugang zum Bahnhof bis zu diesen Entwertungsstellen ist immerhin etwa 200 Meter lang.

Bei längeren Zügen gilt es zudem, den selben Weg wieder zurück zu gehen. In Ausnahmefällen fährt der Zug auch auf Gleis 2 ein, doch dort findet man weder einen Billettautomaten noch einen Entwertungsautomaten. Ein solcher lag bei der westlichen Unterführung unbenutzt am Boden, bevor er schliesslich Wochen nach der Bahnhofeinweihung doch noch in Betrieb genommen wurde.

Christof Pfeiffer

Foto: Pro Bahn



Fahrplansuche mit Google

Noch bequemer: Wenn Sie auf Ihrem PC oft mit der Suchmaschine Google arbeiten, dann können Sie auch gleich Ihre nächste Bahnverbindung finden. Geben Sie zum Beispiel in der Google-Suchmaske Spiez-Zürich ein und klicken Sie auf Suchen, dann erscheint auf der Ergebnisseite als erster Eintrag: «Fahrplan Spiez – Zürich HB; nächste Verbindung». Mit dem nächsten Mausklick erscheint direkt die gewünschte Fahrplanauskunft. Einwandfrei funktioniert diese Methode bei den meisten Bahnhöfen ab der Schweiz, Probleme gibt es bei kleinen Ortschaften und vor allem bei Bahnhöfen mit Doppelnamen. HS

SCHAFFHAUSEN: TRAMBAHN WIRD GEPRÜFT

Die Schaffhauser Kantonsregierung will die Idee einer Trambahn im Rahmen eines Agglomerationsprogramms weiterverfolgen. Dies schreibt sie auf einen Vorstoss von Kantonsrat Arthur Müller. Pro Bahn Schweiz berichtete im «InfoForum», dass der Kanton Schaffhausen den öffentlichen Verkehr mit dem bestehenden Schienennetz wesentlich attraktiver und optimieren könnte. ohs



Für Kunden nutzlos: Erst nach mehreren Wochen wurde der Billettentwerter doch noch installiert (oben).
Tappen im Dunkeln: Beleuchtungsprovisorium in der neuen Bahnhofunterführung von Andelfingen (unten).



Fotos: Christof Pfeiffer

Müller: «Bei Tempo 200 nimmt die Sicherheit nicht ab»

Werner Müller, Projektleiter der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist, über die Sicherheit bei hohen Tempi, moderne Weichen, die Folgen von Störungen und die Statik von querenden Brücken: «Die Sicherheit steht bei den SBB an oberster Stelle.»

Herr Müller, wie hoch ist die schnellste Geschwindigkeit, mit welcher Sie auf der Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist gefahren sind?

Werner Müller, Projektleiter Bahn-2000-Neubaustrecke: Auf dieser Strecke bin ich sicher schon über 10-mal mit 230 Stundenkilometern gefahren. Diese Geschwindigkeit fahren wir zu Testzwecken.

Ein namhafter Sicherheitsexperte sagte einmal: «Sicherheit ist nicht das Fehlen von Unfällen, sondern die Abwesenheit von Gefahr.» Wie war das Motto beim Bau der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist?

Müller: Grundsätzlich steht die Sicherheit bei den SBB an oberster Stelle. Es gibt nicht für einzelne Strecken unterschiedliche Sicherheitsanforderungen. Die Sicherheit ist auf dem gesamten Netz gleich hoch. Klar dürfen gewisse Strecken mit bestimmten Gütern nicht befahren werden. Aber das hat andere Gründe, beispielsweise wegen der Immissionen. Die Sicherheit war während des ganzen Baus ein Thema. Der Bereich «Verfügbarkeit Sicherheit» des Anlagemanagements bestimmte die Rahmenbedingungen der Sicherheit und der Sicherungsanlagen. Beispielsweise auch bei der Geschwindigkeit: Klar, bei 200 Stundenkilometern ist die kinetische Energie doppelt so gross als bei 140 Stundenkilometern. Aber die Situation der Bahn wird deshalb nicht unsicherer. Wir müssen genau die gleiche Sicherheit



Foto: SBB

Werner Müller, SBB-Projektleiter der Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist: «Sollte es zu einem Unfall kommen, sind natürlich bei Tempo 200 die Folgen grösser. Aber wir wollen weder mit Tempo 140 noch mit Tempo 200 etwas riskieren.»

anstreben. Sollte es zu einem Unfall kommen, sind natürlich bei Tempo 200 die Folgen grösser. Aber wir wollen weder mit Tempo 140 noch mit Tempo 200 etwas riskieren. Bei den Hochgeschwindigkeitsstrecken im Ausland sehen wir, dass bei höheren Tempi die Sicherheit nicht abnimmt. Im Gegenteil: Wir haben die Sicherheit weiter erhöht. Bei den Weichen bauten wir ein bewegliches Herzstück ein.

Aber die getroffenen Massnahmen, damit die angestrebte Sicherheit erreicht wird, sind bei Tempo 200 wohl schon etwas anders als bei Tempi 140?

Ein wichtiger Teil ist sicher die

ganze Überwachung. Auf der Neubaustrecke können wir beispielsweise nicht mehr mit offenen Signalen fahren, sondern nur noch mit ETCS. Die Idee dahinter ist, dass der Lokführer ständig überwacht ist und damit die Sicherheit erhöht wird. Wir wissen jederzeit, wo der Zug ist, wie schnell er fährt und wir können jederzeit von aussen den Zug beeinflussen. Zusammen mit den neuen Weichen ist dies der wichtigste Punkt zur Verbesserung der Sicherheit.

Was sind die wichtigsten baulichen Massnahmen, um die Sicherheit auf der Neubaustrecke zu gewährleisten?

Sicher das erwähnte Herz-

stück in den Weichen. Mitten in der Weiche, wo die Schienen sich kreuzen, sind bewegliche Zungen eingebaut. So wird das Zugrad ununterbrochen geführt. Bei den Weichen ohne bewegliches Herzstück gibt es da eine kleine Lücke. Das kann man leicht hören, wenn ein Zug über eine Weiche fährt. Neben den neuen Weichen ist auch der Abstand zwischen den Gleisen grösser. Das ist ein lufttechnisches Problem: Bei Tempo 200 beträgt der Abstand zwischen zwei Gleisen 4,2 Meter. Bei Tempo 300 beträgt der Abstand 4,7 Meter. Diese Distanz muss wegen Luftverdrängung zwischen den Wagen sein.

Verfügen neue Weichen

Fortsetzung Seite 12



elvetino baut Angebot aus

Das Bahnverpflegungsunternehmen elvetino AG baut sein Angebot in den täglich 600 bedienten Zügen aus. Zudem lanciert elvetino an grösseren Bahnhöfen die stationäre Kaffeebar «Café Mobile». Schrittweise will elvetino mit den in unmittelbarer Perronnähe aufgestellten Verkaufsstellen an allen grösseren Bahnhöfen der Schweiz präsent sein. Das stationäre Verkaufskonzept sieht vor, dass das Angebot je nach Tageszeit Backwaren sowie zusätzlich Snacks umfasst.

Ausgebaut wird auch das Angebot in den Zügen. Im Einsatz steht nun ein neues Railbar-Modell. Im Angebot ist neu unter anderem ein löslicher Kaffee für Café crème und Capuccino. Damit will elvetino während des ganzen Tages eine konstante Kaffeequalität sicherstellen. Gleichzeitig führt das Bahnverpflegungsunternehmen die Tests mit speziellen Kaffeemaschinen weiter, wie es in einer Mitteilung heisst. Reservierungen für Plätze in den Speisewagen sind nun direkt beim Billettkauf möglich.

ohs

Fortsetzung von Seite 11

heute immer über bewegliche Herzstücke?

Diese Art Weichen ist nur bei hohen Geschwindigkeiten nötig. Bis zu 160 Stundenkilometern ist das kein Thema. Ab Tempo 160 werden Weichen mit beweglichen Herzstücken eingebaut, das ist auch im Ausland Standard.

Sind auf der Neubaustrecke auch andere Sicherheitsabstände grösser? Zum Beispiel die seitlichen Abstände zu den Bäumen, um die Sicht zu verbessern.

«Niemand hat Spass, wenn jemand die Notbremse zieht.»

Ein Lokführer soll künftig nicht mehr auf Grund der Sicht fahren. Um den Zug sicher zu lenken, hat er ein Display mit allen nötigen Angaben. Die Abstände zu Wald ergeben sich aus anderen Gründen: Sollte ein Baum umfallen, darf er die Gleise nicht erreichen. Das für diesen Abstand nötige Land – die so genannte Niederhaltezone – erwerben wir nicht, sondern regeln das vertraglich. Dieses System werden wir künftig auf dem ganzen SBB-Netz umsetzen. Zurzeit sind wir auf den Hauptstrecken daran, diese Zonen auszuholzen.

Haben die grösseren Abstände zwischen den Gleisen auch Folgen für den Fall, wenn ein Zug entgleisen würde und ein zweiter Zug entgegenkommt?

Also wenn zwei Züge aufeinander fahren, spielt wohl der Abstand zwischen den Gleisen eine untergeordnete Rolle. Bei allen Entgleisungen, die es bisher gab, war auffällig, dass die Lokomotive wegen ihres Gewichts in der Spur geblieben ist und sich in den Schotter eingefressen hat.

Welche betrieblichen Massnahmen wurden getroffen, damit die Sicherheit auf dem gewohnten hohen Niveau bleibt?

Eines ist sicher: Jede Weiche ist ein potenzielles Sicherheitsrisiko. Deshalb haben wir auf der ganzen Neubaustrecke möglichst wenig Weichen eingebaut. Wir haben uns das lange überlegt. Es ist relativ einfach: Das Bundesamt für Verkehr lässt nicht zu, dass wir an einem Gleis arbeiten, wenn nebenan schneller als 120 Stundenkilometer gefahren wird. Übertragen wir dieses Faktum auf die Neubaustrecke, dann können wir im Fall einer Störung auf dem einen Gleis, auf dem anderen den Fahrplan nicht mehr aufrechterhalten. Deshalb wollen wir den Personenverkehr auch beim Unterhalt möglichst nicht beeinträchtigen. Das heisst, wir arbeiten nur noch nachts. Sollte aber mal etwas passieren, müssen wir so oder so allen Verkehr über die Stammlinie abwickeln. In dem Fall verlieren wir eine Viertelstunde und der Fahrplan bricht zusammen. Das heisst, auf der Neubaustrecke fahren wir entweder mit dem vorgesehenen Tempo, oder wir fahren gar nicht.

Warum hat das mit der Sicherheit zu tun?

Weil wir auf der Neubaustrecke praktisch keine Weichen

mehr haben. 40 oder 45 Prozent aller Störungen auf dem Netz der SBB ergeben sich wegen der Weichen. Oft sind es kleine Sachen, die aber den Betrieb beträchtlich stören können.

Das heisst, auf der Neubaustrecke würde der Fahrplan auch zusammenbrechen, wenn beispielsweise eine Störung bei einem Isolator auftreten würde?

Ja, das ist so. Genau deshalb soll die Neubaustrecke so hoch verfügbar sein wie möglich. Jede Weiche, die wir nicht haben, kann nicht kaputt gehen. Jede Weiche geht irgendwann kaputt. Das war so etwas wie unser Leitmotiv. Wir können zwar wie erwähnt nicht gleichzeitig den Personenverkehr fahren lassen und bauen. Aber wenn wir auf der Strecke bauen, können wir gleichzeitig mit vier Bauzügen arbeiten. Auf dem einen Gleis wird gearbeitet, das andere Gleis dient als Servicegleis. Das ganze Unterhaltskonzept ist vollständig anders.

Wie verhält es sich denn mit der Sicherheit in Bezug auf überquerende Strassen?

Wir haben bei den wenigen Strassen, die die Neubaustrecke überqueren, doppelte Leitplanken gebaut. Und: Um zu verhindern, dass von einem Lastwagen Fracht auf die Schiene fallen kann, wurden entlang der Autobahn spezielle Abwurfsicherungen erstellt.

Sollte sich trotz aller Massnahmen einmal ein Unfall ereignen: Wie wirken sich Verspätungen und der ent-

Fortsetzung Seite 13

Fortsetzung von Seite 12

sprechende Stress bei Fahr- gästen und Personal aus?

Der Stress ist sicher bei den Passagieren am grössten. Unsere Leute sind auf solche Situationen hin geschult worden. Wir haben alle möglichen Szenarien durchgespielt, es existieren selbstverständlich auch Checklisten für

besondere Situationen und Vorfälle. Aber wir gehen natürlich nicht davon aus, dass es auf der Neubaustrecke regelmässig zu Zwischenfällen kommen wird.

Und wenn jemand die Not- bremse zieht?

Bei allen Zügen, die 200 Stundenkilometer schnell fahren, kann der Lokführer die Not-

bremse überbrücken. Aber generell sind gezogene Notbremsen heute kein Thema mehr. Ausser vielleicht bei Fussballmatches und bei anderen Veranstaltungen, bei welchen es zu Krawallen kommt. Niemand hat Spass daran, wenn jemand die Notbremse zieht. Das gibt nur mühsame Verspätungen.

Bleibt ein Zug auf der Neu- baustrecke stecken: Wird das auch zu Zugsausfällen führen?

Klar, das ist aber schon heute so. Wir sind allerdings recht flexibel, was solche Situationen angeht.

Aber im Fall einer Störung zwischen Bern und Zürich stehen statt vier nur noch zwei Spuren zur Verfü- gung. Kommt da nicht ein- mal der Punkt, wo man sa- gen muss, wir können den Verkehr nicht mehr abwi- ckeln?

Das Angebot bringen wir schon durch, aber den Fahrplan können wir nicht mehr einhalten. Das würde de facto einen Stau ergeben, die Anschlüsse könnten nicht mehr aufrechterhalten werden. Das würde einen Dominoeffekt ergeben. Handkehrum ist beim ausgebauten Halbstundentakt auch die Wartezeit entsprechend geringer. Der integrale Halbstundentakt ist diesbezüglich natürlich ein Vorteil.

Auf der Neubaustrecke gibt es insgesamt drei Wei- chen, alle mit einem be- weglichen Herzstück. Zwei davon liegen in einem Tun- nel. Eine davon ist so an- geordnet, dass unmittel- bar nach der Weiche eine Tunnel-Trennwand be- ginnt. Ist diese Tunnel-

wand, die offenbar sta- tisch gesehen nötig war, nicht ein Sicherheitsrisiko?

Nein, eben gerade nicht. Mit dem eingangs erwähnten beweglichen Herzstück haben

**«Es bleibt
immer ein
Restrisiko, das
lässt sich nicht
verhindern.»**

wir nie ein ungeführtes Rad. Daraus ergibt sich eine höhere Sicherheit. Klar, grundsätzlich hatten Entgleisungen bisher immer etwas mit einer Weiche zu tun. Im Fall der Neubaustrecke gibt es aber auch bestechende Vorteile: In den Tunnels hat es nie Schnee oder Eis. Demnach sind die Weichen auch nie gefroren.

Aber beim verheerenden Unglück in Eschede war ein defektes Drehgestell die Ursache, nicht die Weiche.

In Eschede war es so, dass ein Radteil im Drehgestell wie ein Dorn hängen blieb und so die folgende Weiche quasi aufschnitt. Die hinteren Drehgestelle wurden deshalb abgelenkt, was zur Entgleisung führte. Dazu kam, dass die Waggons in eine vorfabrizierte Brücke prallten. Nur weil ein einziger Pfeiler weggerissen wurde, stürzte die ganze Brücke ein. Bei uns kann so etwas nicht passieren. Nehmen Sie beispielsweise die Brücke bei der Wildquerung in Bützberg. Die Brücke wurde mit Spreizpfeilern gebaut. Wir mussten dafür sorgen, dass im Fall eines Aufpralls eines Zuges auf einen Brückenpfeiler die Brücke nicht zusammenbricht. Andere vorfabrizierte

Fortsetzung Seite 14



Foto: Silvio Tedaldi

Bewegliches Herzstück: Sicherheitsweiche für Strecken mit Tempi über 160 Stundenkilometern.

Fortsetzung von Seite 13

Brücken wurden speziell verstärkt. Anders ist es bei einem schweren Bauwerk, etwa bei einem Tunnelportal. Sollte ein Zug auf ein solches Bauwerk prallen, können wir nichts machen, weil der Zug vollständig auf null gestoppt wird. Brücken werden heute in der Regel so gebaut, dass sie auch dann nicht einstürzen, wenn einer der Pfeiler fehlt. Die Brücken können zwar nicht mehr befahren werden, aber sie stürzen nicht ein.

Sie erwähnten das Tunnelportal: Es könnte also sein, dass ein quergestellter Wagen in ein Tunnelportal prallen würde?

Das ist ein sehr theoretischer Fall, etwa wenn sich ein Zug trennen und ein Wagen auseinander brechen würde. Aber schauen Sie: Es bleibt immer ein Restrisiko, das lässt sich nicht verhindern. Theoretisch ist alles möglich, es könnte auch ein Flugzeug auf die Neubaustrecke abstürzen...

Sie haben die klimatischen Vorteile von Weichen in Tunneln erwähnt. War es ein bewusster Entscheid, die Weiche im Tunnel zu bauen, oder hat sich das einfach ergeben?

Das hat sich so ergeben. Aber es stellte sich rasch als Vorteil heraus. Der Tunnel wurde uns vorgegeben, wegen der Geografie. Und die Abzweigung

nach Solothurn haben wir übrigens nicht selber erfunden, das hat uns damals das Parlament aufgezwungen.

Wir möchten noch auf das Thema der Brücken zurückkommen. Im Fall der Brücke bei Hersiwil ist uns aufgefallen, dass man die Böschung ohne weiteres bis zum Brückenpfeiler hätte weiterziehen können, womit der Brückenpfeiler besser geschützt wäre. Warum wurde dies nicht getan?

Aus verschiedenen Gründen war dies nicht möglich. Aber auch diese Brücke ist so konstruiert, dass sie selbst dann noch stehen sollte, wenn ein Pfeiler weggerissen würde.

Bei der Wildquerung zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee ist uns aufgefallen, dass die Stützen entlang der Gleise nur geringfügig angeschrägt wurden. Aber ausgerechnet die Wildquerung ist ja ein massives Hindernis für einen allfällig entgleisenden Zug?

Unser Problem war hier, dass wir noch einen Weg in die Wildquerung bauen mussten. Theoretisch gesehen hätten wir den Brückenpfeiler ganz an den Rand nehmen können. Aber das hätte uns grosse statische Probleme bereitet. Ursprünglich war hier übrigens beabsichtigt, in der Mitte Stützen zu bauen. Doch ge-

Fortsetzung Seite 15



Auch im 2005 sind wir wieder jeden Tag in 600 Zügen mit einer Railbar unterwegs und bedienen die SBB-Fahrgäste in 90 elvetino Restaurants oder Bistros.

elvetino AG
Limmatstrasse 23
CH-8005 Zürich

Tel. +41 (0)512 229 222
Fax +41 (0)512 229 200
sales@elvetino.ch
www.elvetino.ch



Genuss für unterwegs · Saviourer en route · Pleasure on the move

Fortsetzung von Seite 14

nau dies wollten wir verhindern. Sie müssen wissen, dass eine Wildquerung ganz andere Dimensionen hat als eine Strassenbrücke. Bei einer Brücke rechnen wir mit einer Belastung von rund 400 Kilo pro Quadratmeter. Auf der Wildquerung liegen zwei Meter Material. Das heisst, die Belastung beträgt pro Quadratmeter rund drei Tonnen. Dieser Bau ist viel klobiger als jede Brücke. Die Wildquerung ist quasi ein unverrückbares Bauwerk.

Auf Ihnen lastete während des Baus ein enormer Druck: die Finanzen, der Terminplan und schliesslich auch das Restrisiko im

künftigen Betrieb. Wie gehen Sie damit um?

Punkto Sicherheit sind wir nirgendwo aus finanziellen Gründen Kompromisse eingegangen. Grundsätzlich ist die Sicherheit oberstes Gebot, aber: Wir können uns bei der Sicherheit nicht alles leisten. Das ist aber nicht nur bei der Neubaustrecke so, das ist überall im Leben so.

Was war beim Bau der Neubaustrecke die grösste Herausforderung?

Die Kosten, die Qualität und die Termine einzuhalten und trotzdem die angestrebte Sicherheit zu gewährleisten.

Wie ist es denn beim Ein-

spurabschnitt nach Solothurn: Dort ist nur Tempo 140 zugelassen. Nach welchen Kriterien wurden dort die Bahnübergänge der einst eingestellten Strecke wieder eingeführt oder durch Unter- und Überführungen ersetzt?

Die Bahnübergänge Subigen und Derendingen blieben bestehen. Im urbanen Gebiet dürfen wir statt 200 nur 140 Stundenkilometer fahren. Und gemäss Eisenbahnverordnung sind in diesem Fall Niveauübergänge – mit Barrieren gesichert – zugelassen. Bei den Finanzen besteht immer ein Kampf: Wer bezahlt was? Wir hatten den Auftrag, auf dieser Strecke 100 Millionen Franken zu investieren.

Bei Tempo 140 konnten wir nachweisen, dass es möglich ist, die Bahnübergänge zu belassen. Einzig in einem Fall – in Derendingen – haben wir eine Unterführung vorgeschlagen. Gebaut wurde sie aber nur, weil der Kanton entsprechende Mittel beigesteuert hat. Sollte die Strecke irgendwann auf Doppelspur ausgebaut werden oder der Zugverkehr wesentlich zunehmen, müssten wir die Thematik auch bei den anderen Übergängen wieder prüfen.

Interview:
 Silvio Tedaldi, Otto Hostettler



Gondelfahrt in Venedig? Besuch der Uffizien in Florenz? Shopping in Mailand? Speisen in Bologna? Cisalpino verbindet die Schweiz mit Italien. Täglich. Schnell, sicher und bequem. Denken Sie daran, wenn Sie das nächste Mal in den Süden reisen! Weitere Informationen und Buchungen in Ihrem Reisebüro oder am Bahnhof.

DESTINATION SÜDEN

CISALPINO
 www.cisalpino.com

Deutsche Bahn baut massiv teurer als andere

Im Auftrag der Bundesländer und der Besteller des Nahverkehrs, die die Instandsetzung von Bahnsteigen und Bahnhöfen mit gewaltigen Summen fördern, hat die Agentur Bahnstadt die Umbauten von Bahnhöfen und Bahnsteiganlagen analysiert und verglichen. Das Ergebnis: Andere Bauherren bauen bis zu 40 Prozent preiswerter als die Deutsche Bahn AG.

Seit sich die Ministerien und Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs mit der Förderung der zeitgemässen Instandsetzung der heruntergekommenen Bahnstationen befassen, hört man Klagen über die Deutsche Bahn (DB): Vieles wird nicht planmässig fertig, die Kosten sind immens. Ständig wechseln die Ansprechpartner und nichts kann vor Ort entschieden werden, für jede Kleinigkeit müssen Weisungen aus der Zentrale eingeholt werden. Nur selten war die Kritik öffentlich zu hören und noch seltener zu lesen. Niemand von denen, die Bescheid wussten, mochte seine Kritik öffentlich äussern und schon gar nicht gedruckt lesen, denn es bestand die Gefahr, dass die DB – alleiniger Herr über Netz und Stationen – die Kritiker mit der Blockade der Zusammenarbeit bestrafen würde.

Als die Zeitung von Pro Bahn Deutschland erstmals über öffentlich zugängliche Äusserungen von Insidern berichtete, wurde dies von manchen DB-Mitarbeitern wie eine unglaubliche Majestätsbeleidigung gewertet. Andere signalisierten hingegen vertraulich, dass sie selbst unter dem Konflikt zwischen Konzerndisziplin und dem Willen, die Bahn voranzubringen, sehr leiden. Erst die Stärke der Gemeinschaft und die Erkenntnis, dass sich alle mit denselben Problemen quälen, machten es der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV), der inzwischen 32 der 33 Besteller des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland angehören,

möglich, das Problem gutachtlich untersuchen zu lassen. Inzwischen lag ausreichendes Datenmaterial über vergleichbare Bauvorhaben nicht bundeseigener Eisenbahnen vor, sodass eine vergleichende Untersuchung möglich war.

89 PROJEKTE AUSGEWERTET

Als Grundlage des Kostenvergleichs wurden 89 Projekte ausgewertet, die zwischen 1998 und 2003 realisiert wurden. 27 Projekte wurden von nicht bundeseigenen Eisenbahnen und Kommunen durchgeführt, 62 Projekte von DB-Station und Service AG. Das Gesamtvolumen betrug 60,9 Millionen Euro, die Gesamtlänge der Bahnsteige 18,4 Kilometer.

Die Kosten der Projekte wurden dabei so aufbereitet und bereinigt, dass sie vergleichbar wurden. Verglichen wurden die Kosten je laufenden Meter Bahnsteig, getrennt nach Planungskosten, Kosten des Bahnsteigbaus (Tiefbau), Baustellensicherung und Bahnsteigbeleuchtung. Alle anderen Kostenelemente, die entscheidend von den jeweiligen Wünschen des Auftraggebers oder von lokalen Gegebenheiten abhängen, wurden herausgerechnet, hierüber wurde an anderer Stelle des Gutachtens wertend berichtet.

NIEDERSCHMETTERNDER KOSTENVERGLEICH

Der Vergleich der so standardisierten, auf den laufenden Meter Bahnsteig bezogenen Kosten brachte ein verhee-



Foto: Rainer Engel

Einer der untersuchten Haltepunkte: Fede (Strecke Kiel-Rendsburg) – vom Planungsbeginn bis zur Inbetriebnahme vergingen fast drei Jahre.

rendes Ergebnis: Die reinen Baukosten fallen bei der DB um rund 40 Prozent höher aus als bei anderen Bauherren, die Kosten der Baustellensicherung und der Beleuchtung waren mehr als doppelt und die Planungskosten mehr als dreimal so hoch. Die Analyse der Gesamtkosten ergab, dass die Stationen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen 40 Prozent günstiger sind als die der DB.

Als das Ergebnis bekannt wurde, wollten die Pressesprecher der DB der Öffentlichkeit weismachen, dass die DB natürlich teurer bauen müsse, weil ihre Bahnlinien stärker befahren und ihre Bahnhöfe mehr benutzt würden. Hätten sie nur einen Blick in das Gutachten getan, hätten sie beschämt den Mund halten müssen. Denn die Gutachter der Agentur Bahnstadt haben dem Einwand vorgebeugt: Von den 62 Projekten der DB wurden

27 ausgewählt, die kleinere Stationen betreffen und deren Struktur denen der 27 untersuchten Projekte der nicht bundeseigenen Eisenbahnen entspricht. Das Ergebnis: Auch diese Projekte fallen markant teurer aus, die Einzelkosten unterscheiden sich nicht wesentlich von den Kosten, die der Durchschnitt aller DB-Projekte ergibt. Nur bei der Baustellensicherung kommen die 27 kleineren DB-Stationen etwas günstiger weg als die untersuchten grösseren Stationen, aber auch hier übersteigen die Kosten die vergleichbaren der nicht bundeseigenen Eisenbahnen um ein Mehrfaches.

MISSMANAGEMENT UND ÜBERZOGENE STANDARDS

Zwei Ursachen kristallisieren sich als wesentlich für die erheblich höheren Kosten bei der DB heraus: Missmanagement

Fortsetzung Seite 17

Fortsetzung von Seite 16

ment und überzogene Standards. Hinter diesen Ursachen stecken nicht etwa die Unfä-

dalismus reduziert und die Einsehbarkeit der Stationen verbessert werden. Die Wetterschutzhäuschen ähneln denen, die bei Bus und Strassen-

nen bei den Bestellern im Nahverkehr stiess, wurde ein neues Ausstattungssystem mit dem Namen «Bitsch Light» entwickelt. Auf Grund der hohen Kosten stiess jedoch auch dieses System überwiegend auf Ablehnung. Seitens der Aufgabenträger wurde bemängelt, dass die Kosten weit über denen vergleichbarer Produkte lagen.

MISSMANAGEMENT BEI DEN PLANUNGSKOSTEN

Gern beschwört die Deutsche Bahn AG die Synergien zwischen Netz und Verkehr. Doch die Reibungen zwischen den einzelnen Unternehmensbereichen innerhalb der DB sind gewaltig und treiben Aufwand und Kosten der Planung hoch. Das beschreiben die Gutachter so: «Bei grösseren Vorhaben kommt die DB Projektbau GmbH ins Spiel. Sie übernimmt Teile oder die Gesamtheit der Planungen. Als privilegierter Partner hat die DB Projektbau eine besondere Rolle, da sie Kompetenzen innerhalb des Bahnkonzerns bündeln kann. Problematisch sind jedoch offenbar die hohen in Rechnung gestellten Kosten: Während der Expertengespräche bei den Aufgabenträgern wurden mehrfach die hohen Kosten der DB Projektbau beklagt, die dafür verantwortlich wären, dass mittlerweile oftmals Planungskosten in Höhe von rund 20 % der Baukosten berechnet werden.»

ZENTRALER EINKAUF MACHT BAUEN TEUER

Wer meint, dass die DB als grosses Unternehmen in der Lage wäre, Preise bei Lieferanten zu drücken und dadurch Kostenvorteile gegenüber den nicht bundeseigenen Eisenbahnen zu realisie-

ren, wird von den Gutachtern eines Besseren belehrt. Sie schreiben: «In der Vergangenheit ist der Zentrale Einkauf der DB AG oftmals als Verzögerungsgrund genannt worden. Dabei lief einerseits mitunter die Bearbeitung der Ausschreibungen schleppend, andererseits ist auch von Fällen berichtet worden, bei denen trotz eines gegenteiligen Votums der Projektleiter bestimmte Unternehmen den Zuschlag erhielten, die eigentlich bereits das Vertrauen der Verantwortlichen bei der DB Station&Service AG verloren hatten. [...] Kritisch bewertet werden muss jedoch, dass es offenbar nicht gelungen ist, durch die Rahmenverträge Preisnachlässe zu erzielen, da nicht bundeseigene Bahnen trotz eines geringeren Einkaufsvolumens wesentlich günstiger bauen.» Sogar die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) werden als Vorbild zitiert: Sie haben die Renovierung der Regionalbahnhöfe aus dem zentralen Einkauf herausgenommen und die Ausschreibungen neu und effizient konzipiert.

NUR SELTEN SIND VORSCHRIFTEN SCHULD

Den bisher genannten Beispielen ist gemein, dass es keinerlei gesetzliche Vorschriften gibt, die die hohen Standards und hohen Kosten, die von der DB verursacht werden, rechtfertigen oder gar erzwingen. Bei sicherheitsrelevanten Elementen kann dies anders sein, so zum Beispiel bei der Beleuchtung oder beim Bahnsteigbelag, bei der Gestaltung von Rampen und insbesondere bei der Gestaltung von Zugängen zu mehrgleisigen Bahnhöfen. Die DB führt gerne ins Feld, dass für



Foto: Rainer Engel

Zum Vergleich herangezogen: Bahnhof Klosterfelde (Niederbarnimer Eisenbahn) – ein halbes Jahr Planungs- und Bauzeit.

higkeit einzelner Mitarbeiter oder das immer wieder vorgebrachte Argument, die DB unterliege schärferen Vorschriften als nicht bundeseigene Eisenbahnen. Die Gutachter nehmen bei der Beschreibung der Ursachen kein Blatt vor den Mund und man kann die Ursachen so zusammenfassen: Die überholten Standards sind Ergebnis eines überzogenen Selbstverständnisses der Deutschen Bahn AG und ihres Managements, das Missmanagement beruht auf einer zentralistischen, ineffizienten Führung.

Als symptomatisch kann die Beschreibung der Entwicklung der Ausstattung kleiner Stationen gelten, für die die DB den «DB-Pluspunkt» als Standardmodell von Wetterschutzhäuschen entwickelt hatte. Dazu schreiben die Gutachter: «Ab Mitte der 80er-Jahre wurden in Westdeutschland transparente Lösungen für die Unterstände immer üblicher. Damit sollte der Van-

bahn genutzt wurden. Die neu gegründete DB AG hat schnell versucht, sich von den im städtischen ÖPNV üblichen Konstruktionen abzuheben, und wollte ihren Kunden eine höhere Qualität und ein ansprechenderes Design bieten. So entstand der DB-Pluspunkt, der darauf in Tausender-Serien produziert werden sollte.

Entsprechend der Steuerungsmethoden moderner Unternehmen kennt auch die DB AG Zielvereinbarungen mit ihren Mitarbeitern. Dabei wurde zum Beispiel auch die Anzahl der im Tätigkeitsbereich aufzustellenden DB-Plus-Punkte vereinbart. Eine unzureichende Abstimmung mit den Aufgabenträgern, mangelnde Funktionalität und zu hohe Kosten sorgten jedoch dafür, dass der DB-Plus-Punkt kein Erfolgsmodell wurde. Nachdem die DB-Plus-Punkt-Strategie auf unterschiedliche, aber doch überwiegend negative Reaktio-

Fortsetzung von Seite 17

sie schärfere Vorschriften gelten als für nicht bundeseigene Eisenbahnen. Doch die mit den Regelwerken bestens vertrauten Mitarbeiter der Agentur Bahnstadt weisen darauf hin, dass die meisten Regeln, über die geklagt wird, die DB selbst aufgestellt hat.

PROBLEM IST DIE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Klare Worte über die Rolle der Deutschen Bahn AG bei der Entwicklung von Bahnhöfen finden die Gutachter auch zu den Bereichen der Bahnhofs-entwicklung, die über den Bahnsteig hinausgehen. Wie ein roter Faden ziehen sich die Aussagen, dass die DB eigentlich gar kein Interesse an der

Entwicklung der Bahnhöfe habe. Mit zentralistischen, realitätsfremden Weisungen, ortsfernen Entscheidungen, Reibungen zwischen verschiedenen Konzernteilen und einem Selbstverständnis, das Kritik nicht zulässt, ist die Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn AG die wesentliche Ursache für viel zu teure Baumassnahmen.

Bei den regionalen Bahnhöfen muss die DB die Kostenstruktur offen legen, weil sie hierfür Fördermittel erhält. Nur so war es überhaupt möglich, nicht nur Punkt für Punkt die systematische Verschwendung nachzuweisen, sondern vor allem auch zu belegen, dass nicht bundeseigene Eisenbahnen erheblich billiger bauen können. Bei den nicht bundeseigenen Eisen-

bahnen ist der Weg zu den Managern, die die Entscheidungen treffen, weitaus kürzer und vieles liegt hier in einer Hand. Mehr noch: Das Selbstverständnis dieser Eisenbahnunternehmen ist anders. Sie sind angetreten, nicht um zu zeigen, dass «die Bahn gros und mächtig» ist, sondern dass ihre regionale Eisenbahn effizient und leistungsfähig ist.

Mit dem gleichen Ziel sind auch die Mitarbeiter der Regionalnetze der DB angetrieben. So berichten die Gutachter über einige sehr kostengünstige und effiziente neue Lösungen, die bei der Südost-Bayern-Bahn, einem der «Mittelstandsprojekte» der DB, realisiert worden sind. Auch die Führungskräfte der Regionalnetze wollen eine effiziente, leistungsfähige regionale Eisenbahn. Vertrauliche Informationen signalisieren immer wieder: Von der Konzernspitze wird gebremst und torpediert.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE INFRASTRUKTUR

Entsprechend der Aufgabenstellung richten sich die Empfehlungen der Gutachter zunächst an die Aufgabenträger: Sie sollen bundeseinheitliche Mindeststandards für die Gestaltung und Ausstattung von Bahnhöfen und Bahnsteiganlagen entwickeln, die die aufgezeigten Einsparungspotenziale nutzen, zugleich kundenfreundlich sind und das Eingehen auf regionale und örtliche Besonderheiten leicht machen. Ergänzt werden sollte ein solcher Mindeststandard durch Höchstbeträge für die Förderfähigkeit der Einzelelemente.

Doch die Gutachter kommen nicht umhin, weitergehende Strukturveränderungen zu fordern. So schreiben

sie: «Die Planung und der Bau der Bahnsteiganlagen sollte – wie europaweit üblich – als Teil der Netzinfrastruktur erfolgen.

Die erheblichen und kostspieligen Reibungsverluste zwischen Netz und Stationen würden beendet werden. Streckenbezogene Modernisierungen sind einfacher und wirkungsvoller. DB Station & Service sollte als Kompetenzzentrum für die Bahnsteigausstattung (z. B. Wartekomfort, Fahrgastinformation) sowie als Entwickler und Betreiber der grösseren Bahnhofsgebäude verantwortlich sein.

REGIONALE UNTERNEHMEN: GÜNSTIGER, SCHNELLER

Regionale Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben bei Bahnhofsmo- dernisierungen zeigen können, dass sie Projekte oftmals schneller und zu geringen Kosten realisieren können. Hier bestehen erhebliche Kosteneinsparungspotenziale für die öffentliche Hand. Entsprechende Pacht- und Geschäftsbesorgungsmo- delle nutzen allen Beteiligten und sind zu forcieren. Die De- batte der direkten Infrastrukturverantwortung der Bundesländer für die regionalen Schienenwege analog der gängigen Auftragsverwaltung bei Bundesfernstrassen ist zielgerichtet weiterzuführen.»

Rainer Engel*

* Rainer Engel ist Redaktor der Zeitschrift «der Fahrgast» von Pro Bahn Deutschland. Der Beitrag ist in ungekürzter Version bereits in «der Fahrgast» 4/2004 erschienen.

Weitere Informationen: Das Gutachten «Planung, Bau und Finanzierung von Regionalbahnhöfen» der Agentur Bahnstadt, Berlin, ist im Internet veröffentlicht unter www.bag-spnv.de > Downloads.

Die schönsten Partylokale in und um Zürich: die Trams und Busse der VBZ.

Für besondere Anlässe können Sie unsere Fahrzeuge auch mieten. Vom Partytram-Oldtimer bis zu den modernsten Trams und Bussen. Stellen Sie jetzt die Weichen für eine Party, die einfährt: VBZ Zürich-Linie, Extrafahrten, Tel. 01 434 44 34, Fax 01 434 44 91, E-Mail: extrafahrten@vzbz.ch, www.vzbz.ch Umsteigen lohnt sich.



Thüringen – das grüne Herz Deutschlands

Eisenbahn- und Kulturfreunde sollten sich in Deutschland einen Freistaat merken: Thüringen. Neben kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten sind vor allem Fahrten zur Oberweissbacher Bergbahn oder mit der Südthüringenbahn besondere Erlebnisse. Dabei trifft man immer wieder auf Zusammenhänge mit Schweizer Bahntechnik.



Foto: Bernhard Studer

In Thüringen kann sich der öffentliche Verkehr sehen lassen: Praktisch ausnahmslos gepflegtes neuestes Rollmaterial, zudem herrscht mit wenigen Ausnahmen in ganz Thüringen Stundentakt.

Obschon mitten in Deutschland gelegen, kennen die meisten Schweizer den Freistaat Thüringen nicht. An einer durch die SBB und DB organisierten Reise, geleitet von Hans-Peter Leu, profunder Kenner der Eisenbahnen Europas und insbesondere von Thüringen, konnte ich einen ersten Eindruck dieses Gebietes gewinnen, das besonders für Eisenbahn- und Kulturfreunde einmalige Erlebnisse bietet.

Die Hinfahrt im ICE ist schnell und unkompliziert und man erreicht Erfurt ab Basel mit einem problemlosen Umsteigen in Frankfurt. Für eine Besichtigung von Erfurt sollte man sich genügend Zeit

nehmen. Die Erfurter Altstadt mit ihrer historischen 120 Meter langen Krämerbrücke, auf der 32 Läden ihre lokalen Erzeugnisse anbieten, oder ein Besuch des Doms sind empfehlenswert.

TIPP FÜR DIE EISENBAHNFREUNDE

Für Eisenbahnfreunde nicht fehlen darf eine Fahrt ins Schwarzatal und zur Oberweissbacher Bergbahn, vorzugsweise mit dem Erfurter Bergbahnticket, zum Besuch der steilsten Standseilbahn der Welt für die Beförderung von normalspurigen Güterwagen, die unter anderem durch die Firma Doppelmayr

in Thun 2001/2 grundlegend renoviert wurde. Die Standseilbahn verkehrt von der Talstation Obstfelderschmiede nach Lichtenhain, dort kann in die normalspurige, elektrifizierte Adhäsionsbahn nach Cursdorf umgestiegen werden. Von Cursdorf nach Neuhaus am Rennweg verkehren täglich mehrmals Busse.

Ein weiterer Leckerbissen ist auch eine Eisenbahnfahrt mit den Triebwagen der Südthüringenbahn, auf der wieder aufgebauten respektive total sanierten Gebirgsstrecke von Neuhaus am Rennweg (höchstgelegener Normalspurbahnhof der neuen Bundesländer) über Sonneberg nach Meiningen mit den

Spitzkehren in Ernstthal am Rennsteig, Lauscha und Raunstein. Landschaftlich und eisenbahntechnisch entspricht dies etwa einer Fahrt im Jura, jedoch mit den erwähnten drei Spitzkehren. Die Geschäftsführerin der Erfurter Bahn/Südthüringenbahn, Heidemarie Mähler, sowie Otto Mayer, Geschäftsführer der Nahverkehrsgesellschaft Thüringen, liessen es sich nicht nehmen, uns im neuesten Triebwagen ITINO, gebaut durch die Firma Bombardier, persönlich zu begleiten. Dazu verfügen Südthüringenbahn und Erfurter Bahn über 55 Regioshuttles der Firma Stadler Pankow, welche den ganzen

Fortsetzung Seite 20



Foto: Bernhard Studer

Oberweissbacher Bergbahn: Die steilste Standseilbahn der Welt für die Beförderung von normalspurigen Güterwagen wurde 2001/2002 grundlegend renoviert.

Fortsetzung von Seite 19

Verkehr bewältigen.

KULTURELL VIELFÄLTIGE REGION

Aber auch kulturell hat Thüringen einiges zu bieten: In Meiningen ist die Besichtigung des Schlosses Elisabethenburg ein Muss, in Eisenach ist die Burg Wartburg eine der grössten Sehenswürdigkeiten (UNESCO-Weltkulturerbe) und auch ein Besuch des Bachhauses mit einem Musikvortrag sowie des Lutherhauses sowie die Georgenkirche dürfen auf keinen Fall fehlen. Im Jahre 2005 wird in Thüringen zudem das Schiller-Jahr gefeiert.

Was die kulinarischen Köstlichkeiten betrifft, muss sich Thüringen auch nicht verstecken. Die Speisen aus der einheimischen Küche munden vorzüglich und die aufgetischte Menge mag auch den grössten Hunger zu stillen.

Was die Qualität der Hotels betrifft, so gibt es auch hier nur Positives zu berichten, da die meisten Betriebe in den letzten 15 Jahren neu gebaut respektive total saniert wurden, fehlt es an nichts, was der heutige Hotelgast an Annehmlichkeiten erwartet.

WEITGEHEND GEPFLEGTES ROLLMATERIAL

Und noch etwas ist mir positiv aufgefallen: Die von mir besuchten Orte machten alle einen gepflegten Eindruck (praktisch keine Sprayereien) und das Preis/Leistungs-Verhältnis in Hotels, Gaststätten und von Dienstleistungen stimmte auch. Auch das Angebot beim öffentlichen Verkehr kann sich sehen lassen: Praktisch ausnahmslos gepflegtes neuestes Rollmaterial, in ganz Thüringen Stundentakt (auf wenigen Strecken 2-Stunden-Takt), teilweise Flügelzugkonzept ohne Umsteigen, kurz: Der öffentli-

che Verkehr kann sich mit demjenigen in der Schweiz vergleichen.

Für die Rückfahrt empfehle ich, ab Erfurt oder Eisenach den komfortablen Schlaf- oder Liegewagen der City-NightLine zu benutzen. So können Sie den ganzen Tag die Sehenswürdigkeiten noch geniessen und kommen am nächsten Morgen ausgeruht in die Schweiz zurück und Sie können die Reise mit einem gut mündenden Frühstück abschliessen.

Edwin Dutler

Weitere Informationen:

Touristische Auskünfte, allgemein: www.thueringen-tourismus.de

Transportunternehmen (für Fahrpläne und Informationen)

CityNightLine: www.citynightline.ch

Deutsche Bahn: www.bahn.de

Oberweissbacher Bergbahn und Schwarzatalbahn:

www.oberweissbacher-bergbahn.com

Südthüringenbahn und Erfurterbahn: www.erfurter-bahn.de

Italiens Züge rauchfrei

Ausgerechnet Italien, das oft wie eine einzige Raucherzone wirkt, wird zum Vorreiter in Europa: Die italienische Bahngesellschaft Trenitalia lanciert die «libertà di non fumare» – die Freiheit, nicht zu rauchen. Dazu hat Trenitalia ab sofort den Tabakgenuss in allen ihren Zügen verboten. Bereits im April 2004 wurde in Regional- und Nachtzügen ein Rauchverbot eingeführt. Jetzt darf auch in den Intercity- und in den Eurostarzügen nicht mehr geraucht werden. Die 130 Eurostar- und 18 neuen Intercityzüge verbinden mehr als 160 Städte von Trient bis Agrigent. Gemäss Angaben von Trenitalia erfolgte das Rauchverbot auf Grund von Wünschen der Fahrgäste. Die Bahngesellschaft beruft sich auf eine Studie, welche zeigte, dass sieben Prozent der Kunden häufiger Bahn fahren würden, wenn das Rauchen in den Zügen nicht mehr erlaubt wäre.

Das Rauchverbot sei bei den (rauchenden) Fahrgästen gut angekommen, hiess es in einer ersten Bilanz. Fahrgäste würden verständnisvoll auf die Neuerung reagieren. Allerdings beträgt die Strafgebühr für jene, die sich im Zug beim Rauchen erwischen lassen, nur gerade sieben Euro. Man wolle die Raucher nicht kriminalisieren, liess Trenitalia verlauten, sondern sie zur Mitarbeit bewegen. ohs

Verspätung? Geld zurück!

Wer mit dem Zug künftig verspätet am Ziel ankommt, kann unter Umständen einen Teil des Fahrpreises zurückfordern. Allerdings sind dabei einige Hürden zu meistern.

Seit Anfang Jahr ist auch die Schweiz Teil einer Vereinbarung zwischen den EU-Mitgliedsländern und Norwegen, mit welcher auf freiwilliger Basis den Kunden bei massiver Verspätung ein Teil des Fahrpreises zurückerstattet wird. Die Hürden dazu sind allerdings hoch: Geld ausbezahlt wird, wenn internationale Tageszüge eine Verspätung von mindestens einer Stunde aufweisen oder internationale Nachtzüge mit einer Verspätung von über zwei Stunden verkehren.

20 PROZENT DES EINFACHEN FAHRPREISES

Die Entschädigung für Bahnkundinnen und -kunden beträgt in diesen beiden Fällen 20 Prozent des einfachen Fahrpreises der gesamten Reise Strecke (Mindestpreis: 75 Franken oder 50 Euro). Anteilsmässig zurückerstattet wer-

den bei den verspäteten Zügen auch Platzreservierungen und Zuschläge.

FORMULAR AUSFÜLLEN

Wer einen Teil des Fahrpreises zurückfordern will, muss ein spezielles Formular ausfüllen, wie die SBB mitteilen. Das Antragsformular «Erstattungsantrag für Verspätung» werde durch das Zugpersonal im verspäteten Zug verteilt, schreiben die SBB in einer Mitteilung. Mit dem ausgefüllten Rückerstattungsformular und dem Originalfahrausweis sowie den Platzreservierungen können Kunden an einer schweizerischen Verkaufsstelle vorstellig werden (bis maximal zwei Monate nach der Reise). Die Rückerstattung erfolgt in Form von Reisegutscheinen. In Zügen, die in Frankreich und Italien verkehren, informiert das Zugpersonal die Fahrgäste.

KEIN GELD FÜR GA-BESITZER ODER MIT TAGESKARTEN

Nicht entschädigt werden laut SBB schweizerische Teilstrecken bei Reisen mit Generalabonnement, Tageskarten oder Tagesstreckenkarten. Auch Reisende mit nationalen oder internationalen Passangeboten (Swiss Travel System, Eurodomino, InterRail, Eurail Pass) haben keinen Anspruch auf Entschädigung.

Kein Geld zurück gibt es auch, wenn sich ein Zug auf Grund von angekündigten Baustellen oder durch Eingriffe staatlicher Stellen (Zollkontrollen), Streiks oder durch «höhere Gewalt» verspätet. Spezielle Bedingungen gelten zudem für die TGV-Verbindungen nach Frankreich.

«SORRY»-TICKET DES RBS

Dass Transportunternehmen Fahrgästen bei Verspätung einen Teil des Fahrpreises zurückerstatten, ist auch in der Schweiz nicht neu. Als erstes Bahnunternehmen in der Schweiz führte der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) vor geraumer Zeit das «Sorry»-Ticket ein.

Bei Verspätungen ab 10 Minuten auf dem RBS-Bahnnetz und bei Verspätungen von mindestens 20 Minuten auf dem RBS-Busnetz gibt es eine Gratisfahrt. Die Abgabe des Gratistickets erfolgt unkompliziert. Innerhalb 24 Stunden muss ein verspäteter Kunde mit dem Einzelbillett oder der Mehrfahrtenkarte (oder GA) bei einer bedienten RBS-Station vorsprechen.

Otto Hostettler

Weitere Informationen:
www.sbb.ch/legal

Neue Hilfe für die Bahn

Die Alpenländer wollen Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene schaffen. Wie die neun Mitglieder der Alpenkonvention in Garmisch-Partenkirchen beschlossen, sollen für sieben Eisenbahnkorridore durch die Alpen Aktionspläne zur Entlastung des Strassenverkehrs erarbeitet werden. Bundesrat Moritz Leuenberger zeigte sich erfreut, dass sich die Alpenländer der Schweizer Verlagerungspolitik angeschlossen hätten. Es wurde eine Maut in Erwägung gezogen, mit der die Infrastruktur der Schiene mitfinanziert werden könnte. HS

STADLER ÜBERNIMMT STANDORT IN BAYERN

Nach der Übernahme des ehemaligen Adtranz-Werkes in Berlin vor fünf Jahren engagiert sich die Stadler Rail Group nun in Bayern. Stadler übernimmt die sich seit Anfang 2001 in Insolvenz befindende PFA Partner für Fahrzeugausstattung in Weiden. Das Werk ist seit Mitte letzten Jahres inaktiv und wird nun wieder in Betrieb genommen. Dazu will sich Stadler in einer ersten Phase auf Instandhaltungsaufträge konzentrieren. Gleichzeitig sollen die Voraussetzungen für den Bau von Neufahrzeugen geschaffen werden. Ab Mitte 2006 will Stadler die Zahl der Mitarbeiter auf über 200 ausbauen.

ohs



Foto: SBB

Geld zurück bei Verspätungen auf internationalen Zügen: Reisezugbegleiter in einem Pendolino von Cisalpino.

Treffen in Strassburg

Der Europäische Fahrgastverband trifft sich Anfang März in Strassburg – mit dabei sind auch interessierte Mitglieder von Pro Bahn Schweiz.

Die Tagung und Jahreshauptversammlung des Europäischen Fahrgastverbandes (EPF) wird am Samstag, 12. März 2005, in Strassburg stattfinden. Pro Bahn Schweiz ist eines der Gründermittglieder von EPF. Die Vereinigung zählt inzwischen 17 Organisationen aus 11 Staaten. Für dieses Treffen haben wir die Stadt Strassburg wegen ihrer zentralen Lage in Europa gewählt. Zu-

dem kann man auch von ihrer Erfahrung im Bereich des Stadtverkehrs sowie von der Entwicklung der Regionalbahnen im Elsass viel lernen.

Die Tagung verspricht einiges: Wir haben interessante Referenten eingeladen, und Sie werden Gelegenheit haben, Informationen über die Tätigkeit des Europäischen Fahrgastverbandes auf internationaler Ebene zu hören

und Bahnthemen zu besprechen. Das Treffen des Europäischen Fahrgastverbandes steht jedem Mitglied von Pro Bahn Schweiz offen.

Trevor Garrod, Vorsitzender
Europäischer Fahrgastverband EPF

Auskünfte und Anmeldungen:
Edwin Dutler, Tel. 01 741 49 90;
079 401 05 40;
edwin.dutler@swissonline.ch

Sektion Bern Espace Mittelland besucht Aebimatte

Am Samstag, 12. März 2005, geht in Bern die 7. Mitgliederversammlung der Sektion Espace Mittelland über die Bühne. Besammlung ist um 9.30 Uhr beim Treffpunkt in der grossen Halle des Berner Hauptbahnhofs. Dann folgt der Transfer mit dem Trolleybus (Linie 11 in Richtung Güterbahnhof) zur Haltestelle Insel, von dort ist unser Versammlungslokal bequem er-

reichbar (Restaurant Terra e mare, Murtenstrasse 2). Dort wird ab 10 Uhr der statutarische Teil über die Bühne gehen. Nach dem Mittagessen steht eine geführte Besichtigung des Depots und der Servicestelle Aebimatte auf dem Programm (ab 14 Uhr). Die Veranstaltung dauert bis ca. 16 Uhr. Anschliessend erfolgt der individuelle Transfer zum Bahnhof (mit Bus Nr. 11).

Selbstverständlich sind auch Angehörige und Bekannte von den Sektionsmitgliedern, Gäste sowie Mitglieder anderer Pro-Bahn-Sektionen herzlich willkommen. Damit der Anlass wie geplant über die Bühne gehen kann, ist eine Anmeldung erforderlich. **blb**

Anmeldefrist: 28. Februar 2005;
Bernhard Ledermann, Tel. 031 744 21 71;
E-Mail: bledermann@immoscout24.ch



Stumpengleis

Wenn man im Besitze eines Umweltabos des Tarifverbands Nordwestschweiz (TNW) ist und von Olten mit der S3 nach Basel fahren will, muss man ein zusätzliches Billett für die Strecke Olten-Tecknau (Hauensteintunnel) lösen – dieser Abschnitt liegt nicht im TNW-Gebiet. Dies funktioniert einwandfrei, sofern der Zug in Tecknau hält, was leider – je nach Verbindung – nicht immer der Fall ist. Informationen dazu gibt es aber nur im Zug – unmittelbar vor der Abfahrt: «Meine Damen und Herren, wir begrüssen Sie in der S3 nach Basel und Laufen, ohne Halt in Tecknau...». Da die Zeit gar nicht mehr reichen würde, um wieder auszusteigen, bleibt nur die Hoffnung, dass es keine Kontrolle gibt. Ansonsten bleibt nur der Griff zum Portemonnaie übrig: Kostenpunkt: 80 Franken. Da ich damals diese Spezialität der S3-Linie noch nicht kannte, stieg ich ohne schlechtes Gewissen in einen so «beschleunigten» S3-Zug ein und wurde von der Ansage überrascht: «Billettkontrolle!» Ich fragte den Kontrolleur, ob die S3 wirklich nicht immer in Tecknau halte; seine Antwort war folgende: «Doch! heute halten wir ausnahmsweise in Tecknau wegen eines verspäteten ICN aus Zürich.» Glück gehabt! Die lästigen ICN-Verspätungen können auch Vorteile haben...

Olivier Maridor

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz

Wollen Sie verhindern, dass das Angebot von Bahn, Bus und Tram zusammengespart statt ausgebaut wird? Dann werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Fr. 45.–) | <input type="checkbox"/> Partnermitglied (Fr. 25.–) |
| <input type="checkbox"/> AHV/IV (Fr. 30.–) | <input type="checkbox"/> Schüler/Studenten (Fr. 20.–) |
| <input type="checkbox"/> Firmen (min. Fr. 500.–) | <input type="checkbox"/> Gemeinden (Fr. 200.–) |
| <input type="checkbox"/> Vereine/Verbände (Fr. 100.–) | (Zutreffendes ankreuzen) |

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Talon ausschneiden und einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich; www.pro-bahn.ch

Gönner und Sponsoren

Unterstützen auch Sie Pro Bahn Schweiz: Mit einem Gönnerbeitrag (mindestens 500 Franken) zeigen Firmenmitglieder, dass sie die Arbeit der Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Tramkunden schätzen. Übrigens: Pro-Bahn-Firmenmitglieder inserieren im «InfoForum» von Pro Bahn zum Vorzugstarif. Neben Gönnern und Sponsoren sind folgende Gemeinden bei Pro Bahn Schweiz Mitglied: Dübendorf, Elgg (ZH), Frauenfeld, Läufelfingen, Rafz, Rüti (ZH), Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.



Beauty mask Schminkstudio für SIE & IHN
Seebacherstr. 55, 8052 Zürich-Seebach; 079 419 24 24
Make-up für div. Anlässe



gs graphic-studio gmbh
network publishing



Pro Bahn Schweiz: DV in Luzern

Die Delegiertenversammlung 2005 von Pro Bahn Schweiz findet am 23. April in Luzern statt. Der statutarische Teil wird dieses Jahr auf einem Schiff der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) durchgeführt (Signalisation beachten). Das Mittagessen (zu Lasten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer) erfolgt ebenfalls auf dem Schiff, anlässlich einer Rundfahrt auf dem Vierwaldstättersee. Im Anschluss an das Mittagessen führt Pro Bahn

Schweiz in Zusammenarbeit mit der SGV eine Besichtigung der Werft der Schifffahrtsgesellschaft durch. Das Ende der diesjährigen Delegiertenversammlung ist für 15.30 Uhr geplant.

Wie üblich sind aus organisatorischen Gründen Anmeldungen unerlässlich. Pro-Bahn-Mitglieder, die keiner Sektion angehören, sind selbstverständlich ebenfalls zur Delegiertenversammlung zugelassen.

pbs

Pro-Bahn-DV: Anmeldetalon

Anmeldetalon für die Delegiertenversammlung (23. April 2005) von Pro Bahn Schweiz in Luzern.

- Ich nehme nur am statutarischen Teil teil (9.45 Uhr).
- Ich nehme auch am Mittagessen/Rundfahrt teil (9.45 bis 13.45 Uhr).
- ich besitze ein GA/Halbtaxabo.
- Ich nehme am gesamten Programm inkl. Werft-Führung teil (9.45–15.30 Uhr).

(Zutreffendes ankreuzen und Talon bis 20. März 2005 einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich)

_____Delegierte der Sektion: _____

_____Mitglied ohne Stimmrecht: _____

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Kontakte

GESCHÄFTSLEITUNG

Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstrasse 19
8953 Dietikon
T 01 741 49 90; N 079 401 05 40
edwin.dutler@swissonline.ch

OSTSCHWEIZ

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

ESPACE MITTELLAND

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

ZÜRICH

Christof Pfeiffer, Präsident
Heiligbergstrasse 14
8450 Andelfingen
T 052 317 17 84
cpfiff@swissonline.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3834
4002 Basel

TESSIN

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

Hier...

... könnte Ihr Inserat stehen!

Ihr Partner für
Inserate im «InfoForum» von
Pro Bahn Schweiz.

Stämpfli

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölflistrasse 1
3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 63 84
Fax +41 (0)31 300 63 90
inserate@staempfli.com



Mehr Zug für die Schweiz – auch morgen und übermorgen.

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz.

AZB
P.P. / Journal
3001 Bern



ProBahn
S c h w e i z

Pro Bahn Schweiz,
Postfach, 8023 Zürich;
www.pro-bahn.ch