

Noch nie reisten so viele mit dem Zug

2005 war ein Rekordjahr für die SBB. Die hohen Passagierzahlen sind unter anderem dem «Neubaustrecken-Effekt» zu verdanken. Doch das Bahnsystem ist an seine Grenzen gestossen. Es ist anfällig für Störungen geworden. Und noch stärker als die Erträge sind die Kosten gestiegen.

Noch nie reisten so viele Leute mit den SBB wie im letzten Jahr. Die Bahn verzeichnete 2005 im Fernverkehr eine Frequenzzunahme von 7,5 Prozent. In den Jahren zuvor hatten sich die Wachstumsraten jeweils zwischen 2 und 4 Prozent bewegt. Der markante Anstieg entspricht den Erwartungen auf Grund des dichteren Fahrplans und der erhöhten Kapazitäten seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 – dem grössten seit der Taktfahrpläneinführung 1982. Damit änderten 90 Prozent aller Züge den Fahrplan und 12 Prozent mehr Züge



Foto: Pro Bahn Schweiz

Mehr Züge, mehr Passagiere. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 haben die SBB ihr Angebot stark ausgebaut und dadurch eine massive Frequenzsteigerung erreicht. Doch das System stösst an Grenzen.

Inhalt

Thema: SBB-Rekordjahr

Noch nie waren so viele mit dem Zug unterwegs wie 20051+2

Ist der Zenit bereits erreicht?3

Aktuell

Gute Erfahrungen ohne den blauen Dunst4

Güterverkehr: Die Gefahr ist nicht gebannt5

Lötschberg: Luzern verliert den Anschluss6

Bern und Zürich: Die S-Bahn setzt auf Doppelstockzüge8+9

Hintergrund

«Bipperlisti» wird «Bipperlady» .10

International

Deutschland: Gegen Sparpläne 12

Spanien: Zu Besuch bei «Entenschnabel» und Co.13

Kurz notiert

Basler Pläne – Winterthurer Kritik – Bündner Vision – Tessiner Anregungen – Berner Tram – Zürcher Strafe 3, 7, 8, 11

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz.... 2/15

wurden eingesetzt. So hat sich im SBB-Fernverkehr die Zahl der Personenkilometer im Oktober 2005 im Vergleich zum Oktober 2004 um 11,2 Prozent gesteigert. Auch der Regionalverkehr profitierte von der Bahn 2000 und legte 4,6 Prozent zu. Total steigerten die SBB die Zahl der Personenkilometer um 9,4 Prozent.

«NEUBAUSTRECKEN-EFFEKT»

Um zwischen 9 und 12 Prozent gar hat sich das Wachstum bei der neuen Strecke zwischen Mattstetten und Rothrist vergrössert. Gemäss Paul Blumenthal, Leiter Personenverkehr, sprechen die SBB von einem «Neubaustrecken-Effekt». Dank der

neuen Strecke hat sich die Reisezeit zwischen Bern und Zürich um 11 Minuten verkürzt. Geplant war ursprünglich eine grössere Verkürzung der Reisezeit. Denn ausgelegt ist die Strecke für eine reguläre Zuggeschwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde. Noch immer aber fahren die Züge dort mit maximal 160 Kilometern pro Stunde. Grund

dafür sind Verzögerungen bei der Einführung des Zugsicherungssystems ETCS.

KOSTEN NICHT GEDECKT

Weil im Jahr 2005 etwas mehr Passagiere mit der Bahn reisten als erwartet, sind die Einnahmen der SBB etwas stärker gestiegen als prognostiziert.

Fortsetzung auf Seite 2

Zwei Millionen fahren mit Halbtax

Bei den Halbtax-Abonnements für den öffentlichen Verkehr ist Ende Dezember 2005 die Zwei-Millionen-Grenze überschritten worden. Damit bezahlt fast jede dritte in der Schweiz lebende Person über 16 Jahre fürs Bahn-, Bus- und Zugfahren nur den halben Preis. Auch bei den Generalabonnements wurde mit mehr als 290 000 Besitzern der höchste je erreichte Umlauf errechnet. bw



Foto: zvg

Editorial

Güter auf die Bahn – dieser Slogan gilt in der Schweiz seit geraumer Zeit und er wurde in mehreren Volksabstimmungen bestätigt. Dass ein flächendeckendes Wagenladungsverkehrssystem kostet, ist klar. Als aber unser Parlament die Trassenverbilligung für den inländischen Wagenladungsverkehr gestrichen hat, haben die SBB mit Unterstützung des Bundesamtes für Verkehr gehandelt: Sie legten das Gesetz so aus, dass der Wagenladungsverkehr nicht mehr flächendeckend betrieben werden muss, und strichen in einer ersten Runde rund 300 Verladungspunkte. Das Parlament reagierte darauf einzig mit einem unnützen «Palaver», es vergoss einige Krokodilstränen und fand vermeintlich Schuldige. Dabei steht fest: Der Wagenladungsverkehr kann nicht gleichzeitig profitabel sowie flächendeckend betrieben werden. Doch wollen wir keine zusätzliche Lastwagenflut, müssen wir handeln. Pro Bahn Schweiz arbeitet in der Allianz Pro Wagenladungsverkehr mit dem Ziel, dass der Binnengüterverkehr unter den Verlagerungsbegriff fällt und als Service public betrachtet werden muss. Wir bleiben dran.

Edwin Dutler, Präsident

Fortsetzung von Seite 1

Doch noch stärker gestiegen als die Erträge sind die Kosten. «Die Mehrerträge blieben hinter den Mehrkosten für den Betrieb des zusätzlichen Angebotes zurück», fasste SBB-Chef Benedikt Weibel an einer Medienkonferenz zusammen. «Diese Tatsache, die auch ausländische Bahnen kennen, sollten sich alle bei der Planung künftiger Ausbauschritte immer vor Augen halten», so Weibel. Dem Mehrertrag von 6 Prozent steht eine Zunahme des Betriebsaufwandes von 5,8 Prozent gegenüber. Die Bahn 2000 konnte damit im ersten Jahr die höheren Betriebskosten zwar knapp decken. Berücksichtigt man aber die zusätzlichen Trassegebühren, die der Bund von den SBB verlangt, um die Investitionen für die Bahn 2000 wenigstens teilweise abzudecken, reicht der Mehrertrag bei weitem nicht aus (siehe Artikel auf Seite 3).

DAS KREUZ MIT DER PÜNKTLICHKEIT

Rund 7000 Reise- und 2000 Güterzüge verkehren seit

dem Fahrplanwechsel 2004 täglich auf dem SBB-Netz. Gemäss Hansjörg Hess, Leiter Infrastruktur SBB, reagiert das stark belastete System empfindlich auf Störungen – was regelmässigen Bahnreisenden nicht entgangen sein dürfte. Zwar habe die durchschnittliche Pünktlichkeit auf dem SBB-Netz auch 2005 über dem vereinbarten Zielwert von 95 Prozent gelegen – Hess räumt aber ein, dass dies ein nicht sager Mittelwert sei.

So hat auf der Linie von Zürich nach Bern fast jeder zehnte Zug eine Verspätung von mehr als fünf Minuten. Im Herbst setzten die SBB deshalb für diese Strecke eine Task Force ein, welche im November die Verspätungen untersuchte. Das Resultat: Knapp die Hälfte der Verspätungen betrafen Züge, die auf Grund unpünktlicher vorderer Züge vor geschlossenen Signalen warten oder mit reduzierter Geschwindigkeit verkehren mussten. «Wir stossen an Grenzen», so Hansjörg Hess. Für die übrigen Verspätungen waren Wagen- oder Lokdefekte, Infrastrukturanlagen und diverse andere Gründe verantwortlich.

Brigitte Walser

Grosse Pannen und Störungen

Die SBB hatten während der zurückliegenden zwölf Monate wiederholt mit grossen Störungen und mit Qualitätseinbussen zu kämpfen. Diese hatten allerdings nichts mit dem neuen Fahrplan und mit der Bahn 2000 zu tun, wie SBB-Chef Benedikt Weibel betont. Den Tiefpunkt bildete die Strompanne am 22. Juni 2005, die zum vorübergehenden Zusammenbruch des ganzen SBB-Netzes führte. Aber bereits im Januar und Februar führten ein Stellwerkausfall in Zürich sowie die grosse Kältewelle zu massiven Betriebsbehinderungen, von denen Hunderttausende Kundinnen und Kunden betroffen waren. Ende August 2005 sorgte zudem das Hochwasser für die vorübergehende Stilllegung der Gotthard- und weiterer Strecken und verursachte Schäden in zweistelliger Millionenhöhe. **bw**

Impressum

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

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

MITARBEIT

Edwin Dutler (DUT), Hans Schärer (HS), Willi Rehmann (WR), Karin Blättler (kb), Bernhard Ledermann, Silvio Tedaldi (STe), Peter Schläppi, Giovanni Ruggia

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

DRUCK

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

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

2300 Ex.
(Wemf-Auflage: 1700 Ex.)
4 x 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 2/06: 16. Juni 2006
(Inserateschluss: 15. Mai 2006)
Nummer 3/06: 22. Sept. 2006
(Inserateschluss: 21. Aug. 2006)
Nummer 4/06: 8. Dez. 2006
(Inserateschluss: 3. Nov. 2006)

Ist der Zenit der Bahn bereits erreicht?

Bereits wird ein Abbau des Angebots der Bahn 2000 ins Auge gefasst. Projekte der zweiten Etappe werden überprüft, redimensioniert und hinausgeschoben.

Der Lötschbergbasistunnel wird ab dem kommenden Fahrplanwechsel nochmals einen Fortschritt im Fernverkehr bedeuten, trotzdem hat der Schienenverkehr den Zenit überschritten. Darauf deuten folgende Beispiele hin:

BILANZ DER ERSTEN ETAPPE DER BAHN 2000

Mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe der Bahn 2000 hatten die SBB im Personenverkehr die Zahl der Personenkilometer um 9,4 Prozent erhöht. Der Ertrag stieg lediglich um 6 Prozent, davon sind 3,5 Prozent auf die Tarifierhöhung zurückzuführen. Gleichzeitig mussten die SBB rund 60 Millionen Franken mehr Trassengebühren abliefern. Mittelfristig überprüfen die SBB einen Abbau des Halbstundentaktes in den Randstunden und an Wochenen-

den, um das Ergebnis zu verbessern. Der Bund kürzt laufend die Abgeltungen an den regionalen Personenverkehr. Bereits prüfen einige Kantone Angebotskürzungen oder die Einstellung des Regionalverkehrs (auf der Schiene) auf schwach frequentierten Linien. Damit sollen Mittel frei werden, um einen Angebotsausbau auf stark frequentierten Linien – in den Agglomerationen – zu finanzieren.

ZÖGERLICHE UMSETZUNG DER ZWEITEN ETAPPE

Die Projekte der zweiten Etappe der Bahn 2000 werden wieder überprüft, redimensioniert, hinausgeschoben oder im schlimmsten Fall gekippt, und das nur aus Mangel an finanziellen Mitteln, wie die Politiker geltend machen. Zum Beispiel der Zimmerbergtunnel zwischen



Foto: SBB

Wohin geht die Reise? Werden die SBB alle ihre Pläne für die zweite Etappe der Bahn 2000 realisieren können?

Thalwil und Baar, der Wisenbergertunnel (dritter Jura-durchstich) oder der Durchgangsbahnhof in Luzern. Ungewiss ist auch, ob die gesprochenen Mittel für die Neat reichen, trotzdem erfährt auch dieses Projekt mit der Porta Alpina eine Erweiterung. Mit der Zustimmung von Bund

und Parlament zu den Vorinvestitionen, welche mit der Auflage verbunden sind, die finanziellen Mittel anderswo einzusparen, hat man ein Präjudiz geschaffen. Dessen Konsequenzen für andere Projekte sind alles andere als klar. Dazu schweigt die Politik bis jetzt. Hans Schärer

Regio-S-Bahn Basel und TER Alsace: Anschluss an EuroAirport?

Mit der Inbetriebnahme des TGV EST im Jahr 2007 sollen die Fahrpläne des TER Alsace (Train Express Régional) Strasbourg-Colmar-Mulhouse-Basel SNCF verdichtet und weiter systematisiert werden.

Zusammen mit der bestehenden Verbindung Laufenburg/Frick-Mulhouse und einer allfälligen weiteren Linie der Regio-S-Bahn Basel mit Endpunkt EuroAirport würde sich für den dortigen Haltepunkt ein gutes Angebot ergeben, und das mit nur wenigen zusätzlich nötigen Zugs-kilometern. Die Wirtschaft-

lichkeit der bereits verkehrenden Züge würde mit dem neuen Passagierpotenzial ab/zum EuroAirport verbessert.

Bereits vor Jahrzehnten sind erste Studien für eine Flughafenanbindung erarbeitet worden, allerdings sind sie ohne konkrete Ergebnisse geblieben. Zudem war das Reisendenpotenzial bislang zu klein, was sich nun ändert. Eine Behördendelegation aus der Schweiz und aus Frankreich nimmt jetzt das Vorhaben erneut auf und sucht nach Wegen zur Umsetzung. wr

Juralinie Basel–Laufen–Delémont: Neuer Doppelspurabschnitt?

Im Laufe des Jahres 2006 soll die Linie S3 der Regio S-Bahn Basel, die auf der Strecke Olten–Basel–Laufen (–Delémont –Porrentruy) verkehrt, vollständig auf «Flirt»-Triebwagenzüge umgestellt werden. Der verdichtete Fahrplan hat der S3 die erwartete Zunahme an Reisenden gebracht.

Dank dem grossen Beschleunigungsvermögen der «Flirt»-Züge wird die Fahrzeit verkürzt. Auf dem langen Einspurabschnitt zwischen Aesch BL und Laufen erfolgen Zugs-kreuzungen jeweils in Zwingen. Eine weitere Kreuzungs-

möglichkeit gibt es in Grellingen. Die Juralinie ist im erwähnten Bereich stark belastet. Ein Doppelspurabschnitt von etwa zwei Kilometern Länge vor Zwingen und die eventuelle Schliessung der Doppelspurlücke Zwingen–Laufen könnten die Fahrplanstabilität der Juralinie massiv verbessern.

Dies käme einem Minimalausbau dieser Strecke gleich, denn die grossen Vorhaben, die im Rahmen der Bahn 2000 geplant worden waren, sind schon längstens gestrichen worden. wr

Gute Erfahrungen ohne den blauen Dunst

Seit zwei Monaten ist das Rauchverbot in allen Zügen in Kraft. «Die Akzeptanz ist in den ersten Wochen sehr hoch», sagt SBB-Mediensprecher Roland Binz.



Foto: SBB

Vorbei mit Wildwestromantik am Bahnhof: Mit diesen Plakaten wurde auf das Rauchverbot in den Zügen aufmerksam gemacht.

Ganz offensichtlich stösst das Rauchverbot in den Zügen auf breite Akzeptanz. Schon in den ersten Wochen nach der Einführung sah man kaum mehr Zigaretten in den Abteilen. Einzig in den Bahnhöfen entdeckt man ab und zu noch einen Raucher. SBB-Mediensprecher Roland Binz bestätigt: «Die Akzeptanz ist in diesen ersten Wochen sehr hoch.» Seit zwei Monaten ist im Zug der Zug an der Zigarette verboten. Das Rauchverbot gilt auch in allen öffentlich zugänglichen, geschlossenen Räumen und in Tiefbahnhö-

fen. Die 19 betroffenen Bahnen haben sich damit der Regelung angeschlossen, die für Tram, Bus und Flugzeug, aber auch etwa für die Trogener Bahn oder die Appenzellerbahn schon seit langem gilt und die in Europa immer mehr zum Trend wird (siehe Kasten). Auf offenen Perrons oder in offenen Räumen darf weiterhin geraucht werden. So etwa auch in der Zürcher Bahnhofshalle.

Doch eigentlich sei es noch zu früh, um einen Kommentar abzugeben, sagt Roland Binz weiter. Die erste Zwischenbil-

lanz werden die Bundesbahnen und der Verband öffentlicher Verkehr deshalb erst Mitte 2006 ziehen. Bis dann sollen die Aschenbecher in allen Zugabteilen verschwunden, die abtrennenden Zwischentüren entfernt und alle Raucherwagen gereinigt sein. Rund 11 Millionen Franken lassen sich die Bahnen das Rauchverbot kosten. 8,5 Millionen davon entfallen allein auf den Umbau der Wagen.

MEHRHEITLICH AKZEPTIERT

Das Verbot sei eingeführt worden, um Reisende, aber auch das Zugpersonal vor dem Passivrauchen zu schützen, erklärt SBB-Sprecher Roland Binz. Obwohl in verschiedenen Schweizer Zeitungen und in ihren Leserbriefspalten der Zigarette im Zug nachgetrauert wurde, unterstützt eine Mehrheit den Entscheid der Bahnen. Laut einer Umfrage der «Coop-Zeitung» finden es nämlich 62 Prozent der Schweizer Bevölkerung gut, dass die SBB alle Raucherabteile aufgehoben haben. Immerhin 36 Prozent möchten aber mindestens ein Raucher-

abteil pro Zug erhalten. Doch weil künftig alles Rollmaterial als Nichtraucher geliefert wird, ist dies recht unwahrscheinlich, zumal sich auch die Idee von Crossair-Gründer Moritz Suter, auf den Hauptverkehrsachsen Raucherwagen anzuhängen, unter anderem aus finanziellen Gründen nicht umsetzen liess.

SAMMLEROBJEKT ASCHENBECHER

Wird das Rauchverbot nicht eingehalten, dann könnten die Bahnangestellten gemäss SBB-Sprecher Roland Binz «quasi als Ultima Ratio eine Gebühr wegen Verschmutzung» in der Höhe von 25 Franken verlangen. «Wir gehen aber davon aus, dass das nicht nötig ist», so Binz. Raucherinnen und Raucher hatten die Gelegenheit, dieses Geld besser zu investieren. Wer den Aschenbechern in den Zügen nachtrauerte, konnte einen solchen «Zeugen vergangener Zeiten» für 20 Franken erwerben. Bereits sind alle 700 Exemplare weg. Und wer gar nicht aufs Rauchen in den Zügen verzichten will, der kann zum Beispiel einen ICE nach Hamburg besteigen. Bis zur deutschen Grenze sind diese zwar rauchfrei, ab dann darf die Zigarette aber angezündet werden.

Pech gehabt hat, wer in einer Schweizer Zugkomposition nach Deutschland fährt, diese bleibt nach der Grenze ein Nichtraucherzug und die freundliche Stimme aus dem Lautsprecher verstummt nicht: «Danke, dass Sie in diesem Zug nicht rauchen.»

Brigitte Walser

Rauchfreie Züge: Trend in Europa

Mit dem Rauchverbot in Zügen folgen die SBB einem europäischen Trend. Ein generelles Rauchverbot in Zügen besteht in Italien seit 2004, ebenso in Belgien, den Niederlanden, Norwegen und Schweden sowie in Finnland und Spanien. In den TGV ist Rauchen seit 2004 verboten und im Dezember ist auch für die übrigen Züge in Frankreich ein Rauchverbot eingeführt worden. In Deutschland und Österreich gibt es weniger Raucherplätze in Zügen für lange Distanzen. Im ICE von Deutschland in die Schweiz ist Rauchen erlaubt, so lange, bis der Zug die Grenze passiert hat, dann werden per Lautsprecher die schweizerischen Sitten durchgegeben. Und dann werden selbst Wagen, die als Raucher gekennzeichnet sind, zu Nichtraucherwagen. bw

Güterverkehr: Gefahr nicht gebannt

Pro Bahn hat gemeinsam mit anderen Organisationen gegen die Kürzungen im Güterverkehr protestiert. Nun ist SBB Cargo über die Bücher gegangen.

Die Gefahr der Abwanderung des Binnengüterverkehrs von der Schiene zur Strasse ist noch nicht gebannt. Bundesrat und Parlament verstehen unter dem Volksauftrag zur Verkehrsverlagerung des Güterverkehrs von der Strasse

ÜBER DIE BÜCHER

SBB Cargo ist auf Grund des schweizweiten Protests der verladenden Wirtschaft und Verbände inklusive Pro Bahn Schweiz nochmals über die Bücher gegangen. Es wurde

VON KURZER DAUER?

Wenn die Politik nicht unverzüglich die Bahnreform 2 anpackt, ist die Entspannung nur von kurzer Dauer. Die Trassenpreise für den konventionellen Güterverkehr müssen billiger und die Transit-subsidien bei der ROLA unter die Lupe genommen werden.

Der Güterverkehr muss von der Quersubventionierung des Personenverkehrs befreit werden. Die Mehrfachrolle des UVEK (Eigner, Besteller, Marktregulator) muss entflochten werden. Die starke Gewichtung des Zuggewichts muss zu Gunsten einer stärkeren Berücksichtigung der Zugskilometer reduziert werden.

Aus politischen und wirtschaftlichen Gründen bedient SBB Cargo nicht mehr alle Kunden. Der Abbau der Anlagen darf hingegen nicht SBB Cargo angelastet werden, dafür ist die SBB-Infrastruktur verantwortlich.

HS



Foto: SBB

Aus politischen und wirtschaftlichen Gründen bedient die SBB Cargo künftig nicht mehr alle Kunden.

zur Schiene offenbar nicht dasselbe und konzentrieren sich auf den Transitverkehr. So hat das Parlament in der Wintersession die beschlossene Kürzung der Trassenpreisverbilligung von 58 Millionen auf 20 Millionen Franken, wie von der Allianz Pro Wagenladungsverkehr gefordert, nicht rückgängig gemacht.

PROTEST

In der Allianz haben acht Organisationen, darunter auch Pro Bahn Schweiz, gegen die Kürzung der Bundesbeiträge protestiert. Leider haben andere Organisationen aus Politik, Wirtschaft, Umwelt und Verkehr separat gekämpft. Sie haben sich der Allianz nicht angeschlossen. Politische Positionen sind über der Sachpolitik gestanden und haben den Erfolg verhindert.

mit jedem Kunden nach einer Lösung gesucht, sodass der Rückgang der Bedienungspunkte geringer ausgefallen ist, als ursprünglich vorgesehen war.

Ein starker Auftritt

Acht Organisationen sind geschlossen aufgetreten: Unter der Bezeichnung «Allianz Pro Wagenladungsverkehr» hat Pro Bahn mit der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, dem Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz, dem WWF, der Alpeninitiative, dem Verband für Schweizer Rund- und Schnittholzhändler und dem Verband Stahl- und MetallRecycling eine gemeinsame Strategie gegen das Abbauprojekt von SBB Cargo verfolgt. Die Allianz forderte das Parlament auf, den entsprechenden Güterverkehr weiter zu subventionieren. Die Gruppierung hat eine Medienkonferenz abgehalten und ein Dossier verfasst. Trotzdem hat seither das Parlament beschlossen, nur 20 Millionen anstatt 58 Millionen Franken Subventionen ins Budget 2006 zu nehmen. HS/BW



«Grundlagenwerk» zur S12

Sie ist die direkte Verbindung zwischen Zürich und Winterthur: die S12. Herausgeber Ruedi Widmer und 21 mehrheitlich in Winterthur lebende und in Zürich arbeitende Autoren und Autorinnen schrieben das Buch zu diesem Zug, der Hassliebe der Winterthurer Pendler – Mit Texten, Fotos und Zeichnungen. bw

56 Seiten, Fr.25.–. Erhältlich in den Winterthurer Buchhandlungen. Oder direkt via buchvogel@bluewin.ch.

BAHNGESCHICHTEN

Der Film «Gramper und Bosse – Bahngeschichten» ist neu auf DVD erhältlich. Sie enthält nebst dem Hauptfilm den Film «Rothenthurm – Bei uns regiert noch das Volk», ein Interview mit Ernst «Aschi» Leuenberger, zwei Führerstandsfahrten sowie die Premierensprachen von Ruedi Meier, Eisenbahnersohn und Luzerner Sozialdirektor, von Urs W. Studer, Luzerner Stadtpräsident, sowie von Daniel Huber, Kulturbefauftragter des Kantons Luzern. mgt

Fr.30.– netto. Bestellungen an info@pelicanfilms.ch oder an pelicanfilms GmbH, «Gramper und Bosse», Lavaterstrasse, 103, 8003 Zürich.

Lötschbergtunnel: Luzern verliert den Anschluss

Die direkten Züge zwischen Basel und Milano werden ab Dezember 2007 nicht mehr über den Gotthard, sondern via Lötschberg fahren. Luzern verliert damit den Anschluss an Milano.

Mit Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Dezember 2007 werden sich die direkten Verkehrsströme Basel-Milano nicht mehr über den Gotthard, sondern über die schnellere Verbindung Bern-Lötschberg-Simplon bewegen.

Das von den SBB vorgeschlagene Konzept sieht nun vor, ICN auf der Strecke Basel-Luzern-Lugano im Zweistundentakt einzusetzen. Zwischen Zürich-Lugano-Milano verkehren zweistündlich die CIS-Neigezüge. Somit gibt es zwischen Arth-Goldau und Lugano einen sauberen Stun-

dentakt. In den Knoten Bellinzona und Lugano können dadurch optimale Umsteigeverbindungen zu den S-Bahn-Systemen Ticino hergestellt werden. Auch der Postauto-Anschlussknoten Bellinzona, der vorwiegend von Deutschschweizer Touristen benützt wird, kann nun endlich verbessert, das heisst an und auf die ICN respektive CIS-Verbindungen ausgerichtet werden.

Diese Anschlussbeziehungen werden wir seitens Pro Bahn Schweiz im Ressort Fahrplan genau beobachten und zur richtigen Zeit werden wir die Kundenwünsche einbrin-

gen. Zusätzlich gibt es ab Bellinzona einen zweistündigen IR in Richtung Süden, so dass das Tessin stündlich mit Milano verbunden wird.

NUR AUF DEN ERSTEN BLICK BESTECHEND

Auch wenn die fahrplanmässigen Details noch nicht alle vorliegen, die Idee der ICN am Gotthard ist eigentlich auf den ersten Blick bestechend. Bahnreisende von Basel und Luzern sind 14 Minuten schneller im Tessin. Doch es gibt ein grosses Aber. Denn auf den zweiten Blick gesehen

ist und bleibt es knallharte Realität, dass Luzern nur noch zwei Tagesrandverbindungen nach Milano hat. Luzern als Wirtschafts- und Tourismusregion hat in den letzten Jahren sukzessive direkte Zugverbindungen ins Ausland verloren respektive wird sie noch verlieren. Das darf nicht sein!

Pro Bahn Sektion Zentralschweiz macht sich weiterhin für direkte internationale Verbindungen mit allen Mitteln und bei jeder sich bietenden Gelegenheit stark. Natürlich auch für die Strecke Luzern-Milano.

Karin Blättler

Olympische Flamme



Torino 2006



Sestriere - Ski alpin



MI-0602-PB

© Regione Piemonte/Pressimages.it

MIT CISALPINO AN DIE XX. OLYMPISCHEN WINTERSPIELE 10.-26. FEBRUAR 2006

Reisepreise schon
ab **CHF 152.-***



*z.Bsp. Bahnreise 2. Klasse, Halbtax, ab Zürich zum Austragungsort Torino mit Umsteigen in Milano (Platzreservation inbegriffen)



Fahrausweise, Reservationen und Informationen erhalten Sie am Bahnhof, bei Ihrem Reisebüro oder bei Rail Service Tel. 0900 300 300 (CHF 1,19/Min.)
www.cisalpino.com / info@cisalpino.com



Die Porta Alpina: Ein Projekt, das stark polarisiert

80 Prozent lehnen die Porta Alpina ab. Dies das Ergebnis einer nicht repräsentativen Umfrage auf der Internetseite von Pro Bahn.

Gegen den Willen der Finanzkommission nahm der Nationalrat Ende Jahr 7,5 Millionen Franken für Vorinvestitionen zur Porta Alpina ins Budget 2006 auf. Dabei hatte sich Finanzminister Hans-Rudolf Merz kurz zuvor wenig enthusiastisch gezeigt: «Wir bauen einen 57 Kilometer langen Eisenbahntunnel. Das ist sensationell (...). Jetzt soll mitten an dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke ein Bahnhöfchen er-

stellt werden. Mit einem Lift. Ich glaube, es wäre vernünftiger, den Touristen das Taxi von Chur ins Bündner Oberland zu bezahlen», zitierte ihn die «Berner Zeitung». Etwas verhaltener kritisch äusserte sich SBB-Chef Benedikt Weibel: Man habe eine Beurteilung vorgenommen und darauf hingewiesen, dass das Projekt die Flexibilität langfristig einschränke. Voll des Lobes ist jedoch der Bündner Grosse Rat.

Er stellte sich hinter das Projekt und genehmigte den Bündner Kostenanteil von 20 Millionen ohne Gegenstimme. Auch der Dachverband Hotelleriesuisse hat sich über die Porta Alpina begeistert geäussert.

Überwiegend kritisch eingestellte Personen haben bei der noch nicht abgeschlossenen Umfrage auf dem ProBahn-Internetportal bisher abgestimmt. Bei der nicht re-

präsentativen Abstimmung waren bis zum 15. Januar lediglich 21 Personen (13 Prozent) für die Porta. 132 Personen (80 Prozent) waren dagegen, 12 (7 Prozent) sind unentschieden.

Ob dafür oder dagegen: Fest steht, dass Porta Alpina zum rätomanischen Wort des Jahres 2005 ernannt wurde.

Brigitte Walser

Umfrage unter: www.pro-bahn.ch

Winterthur: Aktiver runder Tisch

Seit drei Jahren gibt es ihn, den Runden Tisch Verkehr (RTV), der sich zum Ziel gesetzt hat, eine Winterthurer Pattsituation aufzubrechen. Denn laut Meinung der Initianten hat eine solche in der städtischen Verkehrspolitik dazu geführt, dass am Winterthurer Verkehrsnetz zwar partiell Verbesserungen gemacht worden sind, Projekte von grösserer Tragweite aber nie über die Planung hinausgekommen sind. Am runden Tisch wird über alle Partei- und Verbandsgrenzen hinweg nach Lösungen gesucht. An einer Sitzung der Pro Bahn

Sektion Zürich stellte Rolf Schenk die aktuellen Anliegen des RTV vor. Nach wie vor fehle es an einem auf die Agglomeration Winterthur fokussierten ÖV-Konzept. Das heutige und das neu vorgeschlagene Konzept richteten sich zu stark auf die Grossregion Zürich und die angrenzenden Gebiete der Kantone TG und SG aus. Der Runde Tisch Verkehr fordere, dass Winterthur seine Bedürfnisse bei den SBB und beim ZVV einbringe und dass dazu Anträge an die Projektleitung gestellt würden. bw

Infos: www.runder-tisch-verkehr.ch

«Das Modell gibt es weiterhin»

Die Bahnhöfe von Embrach und Marthalen werden geschlossen. An beiden Orten gab es gemäss einem Artikel des «Tages-Anzeiger» Interessenten, welche den Bahnhof als Stationshalter übernehmen wollten. Stationshalter betreiben «ihre» Station selbstständig und auf eigene Rechnung, verbunden mit einem Nebenerwerb wie einem Reisebüro oder einem Kiosk. Auf verkauften SBB-Billetten erhalten sie eine Provision. Dass das Modell funktioniert, haben andere Stationen bewiesen, zum Beispiel Elgg und Ossingen. In der Station Islikon werden Billette verkauft und Kinder treffen sich zum Hausaufgabenmachen.

cher Roland Binz auf Anfrage. Zum Stationshaltermodell sei kein allgemein gültiger Entscheid gefällt worden. Das Modell werde wie anhin von Fall zu Fall geprüft. «Wenn sich etwas ergibt, sind wir offen», so Binz. In Marthalen und Embrach sei keine zufriedenstellende Lösung gefunden worden, deshalb habe man abgelehnt. Auch die bereits existierenden Stationshaltermodelle blieben bestehen. bw

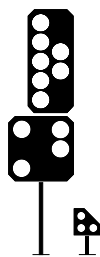
Infos: www.pro-bahn.ch (Pro Gare)

KEINE VERTRÄGE

Auch in Embrach und in Marthalen ging man von einem guten Geschäft aus. Doch die Verträge mit den SBB kamen nicht zu Stande. Offenbar sei das Modell von den SBB klammheimlich abgeschafft worden, mutmasste der «Tages-Anzeiger». «Dem ist nicht so», sagte SBB-Medienspre-



Das Stationshaltermodell soll weiterbestehen (im Bild Vreni Züger, Islikon).



BAER

INGENIEURBÜRO FÜR BAHNSICHERUNG AG

kompetent - zuverlässig - sicher

Unser Team ist Ihr Partner für:

- Sicherungsanlagen
- Bahnübergänge
- Telekommunikations-Anlagen
- Kabelanlagen
- Sicherheitsprüfung
- Fachausbildung

Geschäftssitz + Techn. Büro: Luppmenstrasse 3
8320 Fehraltorf
Tel. 044 956 52 52
Fax. 044 995 67 61
www.baer-ing.ch

Technisches Büro: Untere Hardegg 34
4600 Olten
Tel. 062 287 70 40
Fax. 062 297 00 67
info@baer-ing.ch

S-Bahn Zürich: Grosszügig, elegant

Die neuen Doppelstocktriebzüge der Zürcher S-Bahn läuten eine neue Ära im Bahnverkehr ein. 35 sind bestellt worden.



Foto: SBB

Wagen der S-Bahn mit modernen, rollstuhlgängigen Toiletten.

Anfang Dezember des letzten Jahres präsentierten die SBB, der ZVV und Siemens Schweiz die erste Komposition des neuen Doppelstock-Triebzuges (DTZ) für die Zürcher S-Bahn. Die Doppelstocktriebzüge bestehen aus vier Wagen, die betrieblich mit Kurzkupplungen zu einem festen Verband verbunden sind. Maximal vier DTZ-Kompositionen sind miteinander kuppelbar, ausserdem kann im Mischbetrieb mit den Re 450 gefahren

werden. Alle Endwagen sind angetrieben.

AB MAI 2006 IN BETRIEB

Die 35 neuen Doppelstock-Triebzüge werden ab Mai 2006 bis Januar 2008 laufend in Betrieb genommen und verkehren nach den Testfahrten im Thurtal zuerst einmal auf der S14. Dieser Einsatz ist jedoch nur vorübergehend, zum Fahrplanwechsel Dezember 2007 sollen die neuen Züge auf den Linien S5 und S7 eingesetzt werden.

Der erste Eindruck des Zuges ist recht positiv, die Pendler der oben erwähnten Linien können sich freuen. Die Züge beinhalten alles, was modernen Nahverkehr auszeichnet. Die Eingänge auf einer Höhe von 600 Millimeter erlauben den Passagieren einen komfortablen Einstieg. Die Kompositionen haben total 378 Sitzplätze, davon 74 in der 1.Klasse in einem Endwagen. Die Züge sind mit Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, Videokameras und einer behindertengerechten Vaku-

umtoilette ausgerüstet. In einem Zwischenwagen befindet sich auch ein Fahrradabteil. Der Sitzteiler der vis-a-vis angeordneten Sitze beträgt 1,7 Meter, in der ersten Klasse 2 Meter. Teppichboden und Abstellische aus Glas verleihen der 1.Klasse doch etwas Luxus. Siemens betont denn auch: «Das neue Fahrzeug wird in Bezug auf Komfort, Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit neue Massstäbe setzen.»

35 ZÜGE GENÜGEN NICHT

Pro Bahn Schweiz teilt diese Meinung, der vorgestellte Zug wirkt elegant und die Innenräume sind hell und grosszügig. Wir hoffen auf eine optimale Verfügbarkeit mit wenigen Kinderkrankheiten, damit das Pendeln in der Region Zürich wenigstens auf zwei Linien zum Genuss wird. Für die Behebung aller Kapazitätsengpässe genügen aber 35 Züge nicht, wir würden eine nahtlose Anschlussbestellung mit Ablieferungstermin ab Januar 2008 sehr begrüssen.

Edwin Dutler



Die 35 neuen Doppelstock-Triebzüge der Zürcher S-Bahn werden ab Mai 2006 bis Januar 2008 laufend in Betrieb genommen.

Bern: Neues Tram-Projekt

Die definitiven Streckenführungen für zwei Tramlinien in den Westen von Bern sind festgelegt. Berns Stimmberechtigte stimmen voraussichtlich Ende 2006 über den Kredit von mindestens 20 Millionen Franken ab. Dieser ist etwas höher als beim ersten, abgelehnten Projekt. Der Grosse Rat wird die Vorlage 2007 behandeln. Frühester Baubeginn ist 2008. Der Bund soll die Hälfte der Kosten von rund 130 Millionen tragen. bw

ZÜRICH: COBRAS ERHALTEN NACHWUCHS

Sechs Cobra-Trams sind seit 2001 in Zürich unterwegs. Nun erhalten sie Nachwuchs: Ab März sollen pro Monat zwei bis drei neue Cobras eintreffen. Die Kinderkrankheiten sollen behoben sein, Ende Dezember ist bei Bombardier/Alstom das erste Serienfahrzeug mit Klimaanlage für die VBZ vom Band gelaufen. Insgesamt 68 Fahrzeuge werden bis Mitte 09 ausgeliefert. bw

ZÜRICH: SCHWARZFAHREN IST TEURER

Wer innerhalb von zwei Jahren in einem Verkehrsmittel des Zürcher Verkehrslandes ohne gültiges Billett erwischt wird, muss beim ersten Mal wie bisher eine Busse von 80 Franken zahlen. Beim zweiten Mal kostet es neu 120 Franken, beim dritten Mal 150 Franken. Die Personalien der Schwarzfahrer werden registriert. bw

S-Bahn Bern: Sind Doppelstockzüge die Lösung?

Seit dem Fahrplanwechsel ist die Berner S-Bahn zu Spitzenzeiten auf einigen Linien überfüllt. Um Abhilfe zu schaffen, hat die BLS einen Versuch mit Doppelstockzügen durchgeführt.



Foto: Bernhard Ledermann

Im November 2005 als Test auf der Linie Thun–Bern–Freiburg im Einsatz: Doppelstockzüge der Firma Bombardier, die nun in Luxemburg verkehren.

Die seit Dezember 2004 erweiterte S-Bahn Bern ist ein Erfolg. Die Kehrseite der Medaille sind Kapazitätsengpässe in Spitzenzeiten, vor allem auf der Linie S1 im Aaretal (Thun–Bern). Dies bewog die BLS, die seit Dezember 2004 für die S-Bahn verantwortlich ist, nach Lösungen zu suchen. Sie testete im November 2005 zwei fabrikneue Doppelstockzüge der luxemburgischen Staatsbahn (CFL). Die Züge der Firma Bombardier lassen eine höhere Passagierkapazität zu, ohne dass die Perrons verlängert werden müssen. Sie sind 153 Meter lang und bieten 578 Sitzplätze. Eine Komposition aus drei NINA-Einheiten, wie sie derzeit im Einsatz sind, ist dagegen 147 Meter lang und bietet 444 Sitzplätze. Die CFL-Züge sind Nichttraucherzüge (wie die Berner Züge es seit Dezember 2005 auch sind). Lobenswert ist das Sitzplatzangebot (keine Stehplätze in Spitzenzeiten).

Der Einstiegsbereich ist geräumig, das Design modern, das Interieur angenehm. Weiter fällt das ruhige Fahrverhalten auf sowie die Signalisation der Haltestellen auf Voll-

Matrix-Anzeigen. Eine Videoüberwachung ist eingebaut, lässt sich aber in der Schweiz (noch) nicht auswerten.

EAZIGE LÖSUNG

Pro Bahn hat die Züge mehrmals getestet. Für die Sektion Espace Mittelland ist klar,

dass die Kapazitätsengpässe im Aaretal nur durch Doppelstockzüge behoben werden können. Doch gibt es Punkte, welche vor einer Fahrzeugbeschaffung abgeklärt werden müssen: Die Fahrzeuge müssen mit einer Geschwindigkeit von 160 Kilometern pro Stunde fahren können. Perronkanten und Einstiegsplattformen müssen aufeinander abgestimmt sein. An einigen Haltestellen wurde bei den Testzügen das Eintreten zu einem «Einklinkern». Weiter stellt sich die Frage, ob die Doppelstockzüge der BLS lokomotivbespannt sein müssen oder ob nicht besser ein Triebkopf wie bei der S-Bahn Zürich (Re 450) oder ein doppelstöckiger Triebwagen, wie er für die S-Bahn Zürich von Siemens beschafft wurde, eingesetzt würde. Dies besprach der Pro-

Bahn-Vertreter anlässlich einer Testfahrt mit einem Vertreter der Herstellerfirma Bombardier. Dabei wurde Pro Bahn versichert, dass sämtliche Kundenwünsche berücksichtigt würden.

SCHNELLERE LÖSUNG

Die BLS erklärte, es kämen bei einer Evaluation verschiedene Firmen zum Zug. Denn nicht zuletzt stellt sich die Frage, welche Firma bereit ist, eine kleine Serie speziellen Kundenwünschen – in diesem Fall jenen der S-Bahn Bern – anzupassen. Mit diesen Fragen muss sich die BLS auseinandersetzen. Es bleibt zu hoffen, dass die Benutzer der Berner S-Bahn nicht wie angekündigt bis 2010/2012 auf mehr Sitzplätze warten müssen.

Bernhard Ledermann

Fortschritte oder Rückschritte geplant?

Pro Bahn nimmt Stellung zur Zukunft der Berner S-Bahn.

Im Rahmen einer Fachkonsultation erhielt die Sektion Espace Mittelland Gelegenheit, zum Bericht «S-Bahn Bern, Weiterentwicklung, 1. Teilergänzung 2008/2010 (Normalspur)» Stellung zu nehmen. Werden die von Bestellerseite vorgeschlagenen Änderungen umgesetzt, gibt es eine teilweise Abkehr im normalspurigen S-Bahn-Verkehr von Durchmesser- zu Radiallinien. Begründet wird dies mit den betrieblichen Schwierigkeiten im Berner Hauptbahnhof und den dadurch verbesserungsfähigen Anschlüssen zwischen Fern- und Nahverkehr.

Pro Bahn ist sich der schwierigen, widersprüchlichen Randbedingungen, welche sich für den geplanten und nötigen Ausbau der Berner S-Bahn stellen, voll bewusst. Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels ist ein Verteilungskampf zwischen Nah- und Fern-, zwischen Güter- und Personenverkehr um die gleich bleibende Zahl von Fahrmöglichkeiten auf dem Berner Schienennetz fast unvermeidlich. Dennoch ist Pro Bahn der Auffassung, dass die teilweise Abkehr von Durchmesserlinien im Berner S-Bahn-Verkehr der falsche Weg ist. Radiallinien mit ver-

längerter Aufenthaltszeit im Berner Hauptbahnhof dürfen kaum die dargelegten betrieblichen Vorteile bieten. Aus Kundensicht fatal ist die Bündelung der durchgehend verkehrenden S-Bahnen auf den Achsen Freiburg/Flamatt–Bern–Thun und Biel–Bern–Belp, weil so die Idee, von jedem Bahnhof der Region die städtischen Aussenbahnhöfe Wankdorf und Ausserholligen in Direktfahrt zu erreichen, untergraben wird. Die vollständige Stellungnahme von Pro Bahn ist auf unserer Internetseite einsehbar.

Silvio Tedaldi

Infos unter: www.pro-bahn.ch

«Bipperlisi» wird zur «Bipperlady»

Eine Nebenbahn bricht auf zu neuen Ufern. Die Weiterexistenz des «Bipperlisi» ist gesichert. Jetzt hat die Linienbetreiberin Aare Seeland Mobil AG drei «Flirt»-Züge bestellt.

Im vergangenen Herbst entschied sich der solothurnische Kantonsrat für die Beibehaltung des Eisenbahnbetriebs auf der Linie Solothurn–Flumenthal (–Niederbipp) (siehe Bericht im InfoForum 04/05). Damit ist der Eisenbahnbetrieb auf dieser Linie für die nächsten Jahre gesichert.

Ein zusätzliches Marktpotenzial steckt in der schlanken Anbindung des Bipperamtes an die schnellen Züge Richtung Olten–Zürich/–Luzern/–Basel. Dazu braucht es eine Verlängerung der Meterspurstrecke von Niederbipp zum Schnellzugshalt Oensingen. Das entsprechende Projekt ist ausführungsfähig und soll zusammen mit einem neuen Fernsteuerzentrum für die Jurasüdfusslinie der SBB bis 2011 realisiert werden. Gegenwärtig wird bei der Linienbetreiberin Aare Seeland Mobil AG (ASM) an der Finanzierung der Verlängerung gearbeitet. Die Verantwortlichen setzen dabei auf einen neunten Investitions-Rahmenkredit von Bund und Kantonen.

Das heutige Rollmaterial stammt aus den Jahren 1965

bis 1970. Die Fahrzeuge sind zwar technisch in gutem Zustand, doch steigt der Instandhaltungsaufwand mit zunehmendem Alter stetig. Zudem sind die Einstiege und die Lärmemissionen sehr hoch.

Ab 2011 werden auf der nach Oensingen verlängerten Linie Fahrzeuge mit höherem Beschleunigungs- und Bremsvermögen benötigt. Nur so kann dann der Halbstundentakt wie heute zwischen Solothurn und Niederbipp mit zwei Kompositionen gefahren werden.

MEHR PASSAGIERE DANK BESSEREM ROLLMATERIAL

Qualitätsverbesserungen beim Rollmaterial bewirken beträchtliche Frequenznahmen. Dies zeigen Erfahrungen auf der ASM-Schwessterlinie Biel–Täuffelen–Ins: 1997 erbrachte die Umstellung auf neues Rollmaterial zusammen mit Angebotsoptimierungen einen Frequenzzuwachs von 30 Prozent. Seither können jährliche Frequenznahmen von 3 bis 4 Prozent verzeichnet werden.

TEURE FINANZIERUNG MITTELS LEASING

Bis vor einigen Jahren finanzierte die öffentliche Hand neues Rollmaterial mittels Geldern, die sie unter günstigen Konditionen selbst aufnehmen konnte. Heute sind die Bahnunternehmen auf sich selbst angewiesen: Erwerbsmassen kostspielige Leasingverträge sind das Resultat. Damit steigen die Produktionskosten für die bestellten Leistungen; so auch bei der ASM. Tarifierhöhungen sind ausgereizt, also müssen die Unternehmen bei der öffentlichen Hand, der Leistungsbestellerin, höhere Abgeltungen verlangen.

Was die ASM betrifft, haben die Kantone Bern und Solothurn diese höheren Abgeltungen akzeptiert. Aus Spargründen stellt die ASM den Rollmaterialersatz für die Strecken Langenthal–Niederbipp und Langenthal–St. Urban zurück, was auf lange Sicht weitere Mehrkosten mit sich bringt. Fazit: Die moderne Art der Rollmaterialbeschaffung verursacht der öffentlichen Hand beträchtliche Mehrkosten.

DATEN UND ZEITHORIZONT

Ende 2005 hat die ASM bei der Stadler AG drei Meterspur-Flirt Be 4/8 bestellt (dazu zwei weitere GTW Be 2/6 für den Viertelstundentakt Biel–Täuffelen, Ablieferung 2007). Die Flirt messen 39 Meter, haben 58 Prozent Niederfluranteil und 660 Kilowatt Dauerleistung, erreichen 80 Stundenkilometer und sollen 2008 in Betrieb gesetzt werden.

Peter Schläppi

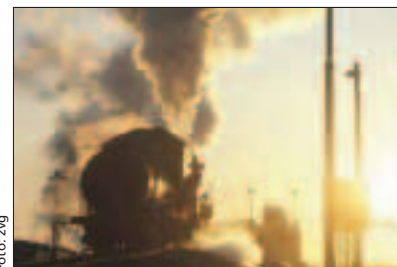


Foto: zvg

Unsterbliche Dampflok

Jahre, nachdem ihre letzten Feuer im fahrplanmässigen Betrieb in Westeuropa erloschen waren, hatten die Dampflokomotiven andernorts noch längst nicht ausgespielt. Im südlichen Afrika war ihnen sogar eine neue Blüte beschieden. Grosse Expresszüge mit klangvollen Namen verkehrten über Hunderte von Kilometern mit Dampf. Der legendäre ehemalige NZZ-Redaktor Hans Bosshard zeigt zusammen mit seinem Sohn Jakob Bosshard, Mitglied von Pro Bahn Schweiz, auf 224 Seiten mehr als 250 stimmungsvolle Farbbilder in herrlichen Landschaften aus der grossen Zeit der Dampflokomotiven. Auch der berühmte «Blue Train» mit seiner blauen Dampflokomotive sowie die Lokomotiven im Hafen von Kapstadt werden dokumentiert. Die Autoren berichten von ihren Fahrten in den fremden Kulturen und vom Reisekomfort im Dampfzeitalter, ohne sich in technischen Einzelheiten zu verlieren. Das Buch würdigt die Leistungen der Dampflokomotiven und ihrer Mannschaften und ist eine wertvolle Ergänzung jeder Bibliothek eines Dampffreundes. **dur**

Das Buch ist erhältlich im Buchhandel oder direkt beim Dietschi Verlag, Olten.



Foto: ASM

Zwar sind die Fahrzeuge technisch in gutem Zustand, doch die Kosten, um sie instand zu halten, steigen mit zunehmendem Alter.

Trasporto pubblico di Lugano: Lodi e Lamentele

In occasione di una serata pubblica gli utenti del trasporto pubblico di Lugano hanno espresso le loro critiche e i loro suggerimenti al fine di migliorare il servizio.

Circa una trentina di persone hanno partecipato alla serata pubblica, organizzata in ottobre 2005 dall'associazione ticinese degli utenti del trasporto pubblico (ASTUTI). Erano presenti i rappresentanti delle imprese di trasporto pubblico attive a Lugano, della città, della commissione regionale dei trasporti e dell'ufficio cantonale dei trasporti pubblici. Tutte le parti hanno salutato occasioni come questa, in cui gli utenti stessi possono esprimere le loro critiche e i loro suggerimenti al fine di migliorare il servizio.

SERVIZIO FUNZIONA

In generale si nota che il servizio in linea di massima funziona. Le lamentele più sentite sono state le coincidenze, i ritardi, la coordinazione tra diversi vettori. Le contromisure non sono di semplice attuazione; non è sempre facile per l'

impresa risolvere problemi di esercizio senza interventi che implicino cambiamenti a livello pianificatorio.

ACCORGIMENTI SPECIALI

Un'altro tema che è stato messo in discussione è la fruibilità dei mezzi pubblici da parte di handicappati. Persone con handicap necessitano di accorgimenti speciali per accedere ai veicoli, di distributori automatici con i tasti abbassati ad altezza di carrozzella, ecc. Altri tipi di invalidità hanno bisogno di accorgimenti differenti e magari contrastanti. Il problema è riconosciuto da parte dei pianificatori e delle imprese ma la strada è ancora lunga e ci vorrà tempo per trovare soluzioni ottimali.

Altri temi che sono stati annunciati per futuri incontri sono le aspettative e le lamentele in merito al traffico ferroviario e il problema dei vanda-

lismi e della sicurezza di viaggiatori e personale nei veicoli e alle fermate.

DESIDERI E BISOGNI

Serate come questa possono essere importanti per segnalare ai pianificatori quali sono i desideri e i bisogni dell'uten-

za, a identificare eventuali carenze e programmare, insieme alle imprese di trasporto, misure correttive. Un'associazione di utenti forte e attiva può fare molto affinché i poteri pubblici accordino maggiore peso al trasporto pubblico e sostengano le imprese nei loro sforzi. **Giovanni Ruggia**

Lob und Kritik für Luganos öffentlichen Verkehr

An einem Treffen von Benützern und Transportunternehmen in und um Lugano wurde festgehalten, dass der öffentliche Verkehr gut funktioniert. Kritik wurde zu Anschlüssen und zur Koordination zwischen den Transportunternehmen geäußert. Weiter kam die Benutzerfreundlichkeit für Personen mit Handicap zur Sprache. Viel wurde schon gemacht, so die Unternehmen, doch verschiedene Handicaptypen bräuchten unterschiedliche Vorkehrungen. Veranstaltungen wie diese in Lugano sind wichtig, um den Planern Wünsche und Bedürfnisse zu signalisieren. Ein aktiver Benützerverband trägt dazu bei, dass Politiker dem öffentlichen Verkehr mehr Gewicht zumessen.

Giovanni Ruggia

Keine Lokomotive ist so bekannt wie das «Krokodil»

Kein Lokomotivtyp der SBB ist so bekannt wie die als «Krokodile» bezeichneten Maschinen, die als Ce 6/8 und später als Be 6/8 gebaut wurden. Ihre Popularität verdanken die Lokomotiven ihrem charakteristischen Aussehen und ihrer langen Einsatzdauer. Ab 1920 bestimmten sie mehrere Jahrzehnte das Traktionsgeschehen am Gotthard. Insbesondere vor schweren und langen Güterzügen waren die «Krokodile» im Einsatz. Der Ingenieur und Eisenbahnpublizist Christian Zellweger lässt im Buch «Krokodil – Königin der

Elektrolokomotiven» die Zeit dieser beliebten Lokomotiven aufleben. Auf 160 Seiten werden Vorgeschichte, Technik und Einsatz dargestellt, dazu Schicksale und Geschichten mit vielen Fotos. Neben eng mit den «Krokodilen» verwandten Lokomotivtypen werden die heute noch vorhandenen Exemplare vorgestellt, von denen mehrere weiterhin betriebsfähig sind und gemietet werden können. **DUT**

Erhältlich: AS-Verlag (Mitglieder von Pro Bahn bestellen das Buch mit Vorteil bei der Geschäftsleitung Pro Bahn.)



Foto zvg

Christian Zellweger lässt in seinem Buch die Zeit des «Krokodils» wieder aufleben.

Deutschland: Kritik an Sparplänen

Die Wirtschaftsminister der Bundesländer wehren sich gegen die drohenden Mittelkürzungen im Nahverkehr.

In Deutschland sollen die Gelder für den Nahverkehr gekürzt werden. Doch Kritik kommt von allen Seiten: Mit grosser Mehrheit haben die Wirtschaftsminister der Bundesländer im Dezember gegen diese vom Bund geplante Kürzung protestiert. Die Kürzungspläne würden eine langjährige Erfolgsgeschichte mit Fahrgastzuwächsen auf der Schiene zerstören und Bemühungen um eine nachhaltige Verkehrspolitik torpedieren. «Ein klares verkehrspolitisches Foulspiel des Bundes, das konsequent mit der roten Karte durch die Wirtschaftsminister

geahndet wurde», so Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Lediglich drei Bundesländer haben sich gegen den Entschluss ausgesprochen.

Aus Sicht des Schienenbündnisses ist es bedeutungsvoll, dass sich die Wirtschaftsminister gegen die geplanten Kürzungen ausgesprochen haben. Denn es gelte nicht nur verkehrspolitische Fehlentwicklungen zu verhindern, sondern es gehe auch um wirtschaftliche Auswirkungen auf Beschäftigung und die Bahnindustrie insgesamt. In ihrem gemeinsamen Be-

schlussvorschlag weisen die Wirtschaftsminister auf die wichtige Funktion des öffentlichen Personennahverkehrs als Standortfaktor hin, der «immer mehr an Bedeutung gewinnt».

Mit dem Nein der Landeswirtschaftsminister sinken die Chancen des Bundes, Kürzungen vor der ohnehin anstehenden Revision der Mittel 2007 durchzubekommen. pd

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des Schienenverkehrs. Die in der Allianz engagierten Umweltschutzverbände machen mobil gegen die geplanten Kürzungen im Nahverkehr.
www.allianz-pro-schiene.de

Der Fahrplan nach Italien

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2005 hat Cisalpino einen kleinen handlichen Fahrplan gedruckt, auf dem alle direkten Tageszüge Schweiz-Italien und zurück aufgeführt sind. Im Gegensatz zum SBB-Fahrplan sind je nach Zug die Informationen Restaurant, Minibar, Zeitungsservice, Stromanschluss sowie Taxiservice mit Telefonnummer aufgeführt. Gute, übersichtliche und vollständige Informationen und das in einem Format, das in jede Brieftasche passt. DUT



Das grösste und stärkste Familienauto



Regionaler Auftrag • Regionale Verankerung • Regionaler Besitz

SÜDOSTBAHN

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a • 9001 St.Gallen
Telefon 071 228 23 23 • Fax 071 228 23 33
www.sob.ch

Verbindet Menschen und Orte

Spanien: Zu Besuch bei «Entenschnabel» und Co.

Spanien hat sein Bahnnetz modernisiert und ausgebaut und setzt nun auf die neusten Züge. Auch Portugal steht nicht abseits. Dort sollen neue Hochgeschwindigkeitslinien gebaut werden.



Fotos: Edwin Dutler

«Entenschnabel»: Der Hochgeschwindigkeitszug AVE S-102 wird einst das südlichste Spanien (Malaga und Sevilla) mit Madrid und Barcelona verbinden.

Bereits die Anreise nach Barcelona ist ein Genuss. Im bequemen Hotelzug Pau Casals stehen vier Klassen zur Auswahl – vom Ruhesessel als billigste Variante bis hin zum Einzelabteil Cran Clase mit privater Dusche und WC und persönlichem Necessaire. Aber zuerst wird im Barwagen ein Apéro eingenommen, bevor im Speisewagen ein frisch zubereitetes mehrgängiges Menü genossen wird. Der Schlummertrunk an der Bar

bereitet einen perfekt auf die Nachtfahrt vor. Am Morgen wird man von der Sonne an der Costa Brava geweckt und im Speisewagen wird ein Frühstück serviert.

IN DER HOCHSAISON FÄHRT DER ZUG TÄGLICH

Der Hotelzug Pau Casals verkehrt in der Nebensaison am Montag, Mittwoch und Freitag ab Zürich, am Dienstag, Donnerstag, Sonntag in um-

gekehrter Richtung, in der Hochsaison sowie in den verkehrstarken Zeiten (Feiertagen) verkehrt der Zug täglich. Als Halbtagesausflug in Barcelona kann mit der im Jahre 2003 durch moderne Stadler-Triebzüge wiedereröffneten Zahnradbahn die schwarze Madonna im Wallfahrtsort Montserrat besucht werden.

DREI KLASSEN

Von der Hochgeschwindigkeitsstrecke Barcelona–Madrid ist der Abschnitt Barcelona–Lleida noch im Bau und wird deshalb noch mit konventionellen Zügen befahren. Ab Lleida heisst es dann aber Tempo und Komfort. Der Hochgeschwindigkeitszug AVE S-102 bietet drei Klassen an. Turista entspricht unserer 2.Klasse, Preferente ist 1.Klasse, der Club ist die Businessklasse und lässt keine Wünsche offen.

In Saragossa wurde im Hinblick auf die Weltausstellung 2008 ein futuristischer Bahnhof gebaut, welcher eine Drehscheibenfunktion zwischen den Hochgeschwindigkeitszügen und den konventionellen Zügen übernehmen soll. Dann sollen die AVE zwischen dem südlichsten Spanien über Madrid–Saragossa bis Barcelona verkehren. Die Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Madrid und Sevilla verkehren seit über zehn Jahren regelmässig und ohne Probleme. Aber auch an der neuen TGV-Strecke Richtung Frankreich wird gearbeitet, sodass in Zukunft die Schweiz mit Barcelona durch den TGV verbunden sein wird.

Edwin Dutler

In Eisenbahn investiert

Spanien hat in den vergangenen Jahren sein Bahnnetz laufend modernisiert, ausgebaut und neue Hochgeschwindigkeitsstrecken in europäischer Normalspur gebaut, damit an der Grenze nicht mehr umgespurt oder umgestiegen werden muss. Die neue Regierung setzt voll auf die Eisenbahn. Dabei wird auch grosszügig eingekauft. Der gemäss Fachleuten schönste und komfortabelste Zug mit grossen Panoramafens-tern ist der Velaro von Siemens. Dieser Zug ist eine Weiterentwicklung der ICE3-Familie. Der Velaro verkehrt aber nicht etwa in seinem Produktionsland Deutschland. Dieser Zug fährt in Spanien auf den Neubaustrecken. Bei Bombardier haben die Spanier zusätzlich 30 Hochgeschwindigkeitszüge des Typs AVE S-102 geordert. Auch Portugal will in Sachen Eisenbahn nicht abseits stehen. Die portugiesische Regierung hat im letzten Dezember beschlossen, für acht Milliarden Euro zwei neue Hochgeschwindigkeitslinien zu bauen, und zwar als erste eine TGV-Linie zwischen Lissabon und Madrid, die die zwei Städte in weniger als drei Stunden verbinden soll. Als zweite Linie ist dann noch eine TGV-Verbindung von Lissabon bis nach Porto vorgesehen. **DUT**



Der AVE S-102 bietet drei Komfortklassen (hier Club). In allen drei sind Videosysteme installiert, welche Geschwindigkeit und Position anzeigen.

«Fahrplan: Wieso so kompliziert?»

Leserbrief zu den Tücken des Fahrplanlesens

Ist es Ihnen auch schon so ergangen, dass Sie die Zeichenerklärung bei den immer häufiger zirkulierenden Nachtzügen/-kursen an Wochenenden leicht verwirrend fanden, mit all ihren eingekreisten Zahlen, den Doppeldaten, paarweise vermerkten Wochentagen und was sonst noch nötig ist? Mühsam, nicht wahr?

Und das alles bei den ab Ausgangsstation nach Mitternacht abfahrenden Kursen/Zügen nur darum, weil diese in den Fahrplanfeldern hinten angehängt sind. Das heisst, weil der Tag nach den Kursbuchmachern erst um 4.00 oder 5.00 Uhr beginnt. Ein neuer Tag beginnt seit eh und je um 0.00 Uhr. Also gehören alle ab Mitternacht auf der Ausgangsstation abgehenden Züge auf die erste Seite, wie es

im DB-Kursbuch seit Jahrzehnten der Fall ist. Demnach könnte die Zeichenerklärung viel einfacher gefasst werden, zum Beispiel «Samstag und Sonntag sowie... / ohne...». Nur bei Zügen, die vor Mitternacht abfahren, müsste die bisherige Erklärung beibehalten werden, und sie sollte am Anfang und am Schluss eines Fahrplanfeldes aufgeführt sein. Dasselbe gilt für die Abfahrts-/Ankunftsplakate. Lugano macht es vor. Diese Umstellung wäre natürlich auch entsprechend zu kommunizieren.

Einen weiteren Mangel sehe ich im Fehlen eines Zeichens für rollstuhlgerecht formierte Reisezüge. Das Rollstuhlzeichen sollte auch bei den Stationsnamen beigefügt sein, wenn diese ebenerdige

Einsteigekanten und eine Rampe oder einen Lift aufweisen. Was sagen Behindertenorganisationen dazu? Heute muss man eine «Rollstuhlreise» über das Callcenter anmelden und bekommt dann vielleicht nicht das, was man gerne hätte. Zu überdenken ist schliesslich auch das Format des Buskursbuches. Wäre es nicht besser, man würde dieses Kursbuch in mehrere Regionen aufteilen, wobei Regionen überschreitende Linien in mehr als einem Band figurieren müssten? Unsere öffentlichen Verkehrsmittel gelten in der Welt als fortschrittlich. Aber hier sind sie in der Dampflokzeit stehen geblieben.

Willi Pfeiffer, pensionierter Bahnhofsvorstand, Eglisau
(Siehe auch Artikel links unten)

Pro Bahn sagt die Meinung

Punkto Fahrplangestaltung hat Pro Bahn Schweiz bereits reagiert. Präsident Edwin Dutler hat dem Direktor des Bundesamtes für Verkehr Max Friedli Anfang Jahr einen Brief mit folgendem Inhalt geschrieben:

«Das offizielle Kursbuch der Schweiz wird im Auftrag des BAV von den SBB herausgegeben. Nun entnehmen wir einer Pressemitteilung, dass auf den nächsten grösseren Fahrplanwechsel (Dezember 2007 mit Eröffnung Lötschberg) die Art und Weise des Kursbuches überprüft werden soll.

Diese angekündigte Überprüfung finden wir sinnvoll, können doch die Art des Bezuges sowie das Format des neu-

en Kursbuches der Autobusse aus Kundensicht nicht befriedigen. Im Kursbuch der Bahnen sind wir auch mit dem Wegfall der Information betreffend Minibar nicht glücklich. Deshalb sollten Minimalstandards betreffend die Informationen der Reisenden festgelegt werden.

Bei der Neukonzeption des Kursbuches auf Dezember 2007 bitten wir Sie, auch einen Vertreter von Pro Bahn Schweiz in Ihre Arbeitsgruppe aufzunehmen. (...) Wir kennen die Bedürfnisse der Benützer des ÖV. Wir möchten verhindern, dass einseitig nur aus der Optik der Betreiber entschieden wird. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens.» pbs

In eigener Sache

Fast drei Jahre hat Otto Hostettler die Redaktion des InfoForums geleitet. Er hat die Zeitschrift zusammen mit dem Graphic-Studio von Grund auf neu gestaltet und konzipiert, das Inseratewesen professionalisiert und mit grosser Initiative die Ausgaben vorbereitet. «Er hat uns Schreiberlinge mit Redaktionsterminen erzogen», sagt Pro Bahn Präsident Edwin Dutler. «Das haben wir sehr geschätzt.» Seit einem halben Jahr ist Otto Hostettler Redaktor beim Konsumentenmagazin «K-Tipp». Mit dieser Ausgabe verabschiedet er sich deshalb vom InfoForum. Seine Nachfolge tritt Brigitte Walser an. Sie ist Germanistin und arbeitet als Journalistin in Bern. pbs

Gönner und Sponsoren

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



Beauty mask Schminkstudio für SIE & IHN
Seebacherstr. 55, 8052 Zürich-Seebach; 079 456 56 56
Make-up für div. Anlässe



gs graphic-studio gmbh
network publishing



Mitarbeitende gesucht

Pro Bahn möchte eine Studie zum Thema «Infrastrukturabbau contra Leistungsausbau» erarbeiten. Es geht um die Frage, wie viele Spurwechsel, Ausweichstellen und Überholmöglichkeiten für eine reibungslose Abwicklung nötig sind. Personen, die sich für das Thema interessieren, werden gebeten, sich beim zuständigen Projektleiter zu melden. **ste**

Interessierte melden sich bei: Silvio Tedaldi, Freiburgstrasse 58, 3008 Bern, Tel. 031 381 71 50.

WAS MEINEN SIE?

Pro Bahn Schweiz, die Interessenorganisation der ÖV-Kundinnen und -Kunden, will ihre Dienstleistungen verbessern. Dies gelingt nur dank Ihrem Feedback. Schreiben Sie uns Ihre Ideen oder Ihre Kritik per Mail (info@pro-bahn.ch) oder per Post (Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich). **pbs**

Mitgliederversammlungen 2006

Reservieren Sie sich bereits heute das Datum Ihrer Mitgliederversammlung:

ESPACE MITTELLAND

Am Samstag, 4. März 2006, findet in Oberburg die Mitgliederversammlung der Sektion Espace Mittelland statt. Besammlung um 9.52 Uhr im Bahnhof Oberburg, Ankunft der S4 von Rosshäusern/Bern via Burgdorf. In Burgdorf ist auch der Anschluss für die Teilnehmer aus dem Raum Oberaargau/Solothurn gewährleistet. 12 Minuten Fussweg zum Versammlungslokal. Ab 10.15 Uhr folgt der statutarische Teil. Nach dem Essen Besichtigung der RM-Werkstätte (ab 14 Uhr). Die Veranstaltung dauert bis 16.15 Uhr. Mit der S44 gelangt man ab 16.40 Uhr wieder Richtung Bern. In Burgdorf Anschluss Richtung Oberaargau und Solothurn. Auch Angehörige, Bekannte, Gäste sowie Mitglieder anderer Sektionen sind herzlich willkommen. **blb**

Anmeldefrist: 24. Februar 2006 bei Bernhard Ledermann (031 744 21 71; ledermann@immoscout24.ch)

OSTSCHWEIZ

Die Mitgliederversammlung der Sektion Ostschweiz findet am 18. März 2006 in Speicher statt. Treffpunkt um 10 Uhr beim Nebenbahnhof in St. Gallen. Von dort fährt der Partyzug direkt ins Depot der Trogenerbahn in Speicher. Aperó im Zug. Anschliessend Besichtigung des Depots und der Werkstatt. Mittagessen im Hotel Appenzellerhof auf eigene Kosten. Am Nachmittag findet der statutarische Teil samt Gastredner statt. Die Mitglieder erhalten rechtzeitig eine schriftliche Einladung. Wir bedanken uns bei der Trogenerbahn für die Gastfreundschaft. **hs**

WEITERE SEKTIONEN

Die Mitgliederversammlung der Sektion Zentralschweiz findet am 8. März 2006 um 19 Uhr statt (Ort noch nicht bekannt). Auch im März findet die Mitgliederversammlung der Sektion Nordwestschweiz statt. Die Sektion Zürich trifft sich am 5. April zur Mitgliederversammlung (siehe Ausgabe 4/05). **kb/pbs**

Kontakte

GESCHÄFTSLEITUNG

Edwin Dutler, Präsident
 Staffelackerstrasse 19
 8953 Dietikon
 T 044 741 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, Präsident
 Böcklinstrasse 13
 3006 Bern; T 031 352 83 46
 haenni.aldo@hispeed.ch

ZÜRICH

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

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
 Postfach 3834, 4002 Basel

TESSIN

Giovanni Ruggia, Präsident
 Contrada 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

Pro Bahn Schweiz: DV im Tessin

Die Delegiertenversammlung 2006 von Pro Bahn Schweiz findet am Samstag, 22. April 2006, im Tessin statt. Die Teilnehmenden treffen sich um 10 Uhr am Bahnhof Bodio. Dort wird die Alp Transit Baustelle besichtigt (Dauer ca. zwei Stunden). Im Jahr 2005 haben an der dortigen Baustelle zwei Tunnelbohrmaschinen rund zehn Kilometer aufgeföhren. Anschliessend folgt das Mittagessen in einem Restaurant in Biasca.

Am Nachmittag beginnt der statutarische Teil, der bis 16 Uhr dauert. Um 16.15 Uhr ist die Heimreise geplant.

Wie üblich ist aus organisatorischen Gründen für die Teilnahme eine Anmeldung unerlässlich (siehe Anmelde-talon rechts). Der Anmeldeschluss ist Ende Februar 2006. Pro-Bahn-Mitglieder, die keiner Sektion angehören, sind selbstverständlich ebenfalls zur Delegiertenversammlung ins Tessin eingeladen. **pbs**

Pro-Bahn-DV: Anmelde-talon

Anmelde-talon für die Delegiertenversammlung (22. April 2006) von Pro Bahn Schweiz in Bodio/Biasca

- Ich nehme am ganzen Programm teil (10 bis 16.15 Uhr)
 Ich nehme nur am Mittagessen und am statutarischen Teil teil

(Zutreffendes ankreuzen und Talon bis Ende Februar einsenden an: Pro Bahn Schweiz, T. Lendenmann, Grabenstrasse 30, 8225 Siblingen, oder Mail an: t.lendenmann@swissonline.ch)

Delegierte der Sektion: _____

Mitglieder ohne Stimmrecht: _____

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____



Bahn, Bus und Tram: unser Geschäft



Wir schenken Ihnen einen 10-Fr.-Reisegutschein für jedes neue Pro-Bahn-Mitglied, das Sie werben!

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz! Unser Verein sucht Mitglieder, die unsere Organisation finanziell und/oder aktiv unterstützen. Wir zählen auf Sie!

Und: Die fünf Personen, die bis am 31. Dezember 2006 am meisten Mitglieder geworben haben, erhalten **zusätzlich** eine SBB-Tageskarte (1. Klasse)!

Melden Sie Neumitglieder direkt auf unserer Homepage www.pro-bahn.ch an oder senden Sie unten stehenden Talon ein.

- Einzelmitglied (Fr. 45.-) Partnermitglied (Fr. 25.-) AHV/IV (Fr. 30.-)
 Schüler/Studenten (Fr. 20.-) Firmen (mind. Fr. 500.-) Gemeinden (Fr. 200.-)
 Vereine/Verbände (Fr. 100.-) *(Zutreffendes ankreuzen)*

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

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