



Bild: SBB

ZEB: Die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

ZEB I von den Räten genehmigt, Auftrag an Bundesrat für ZEB II. Umsetzung und Finanzierung bleiben Knacknüsse. Realisierung dauert mehr als 25 Jahre. Droht nicht schon vorher der Verkehrskollaps auf der Schiene? Pro Bahn stellt Fragen. Schwerpunktartikel ab Seite 4.



Edwin Dutler

Jürg Tschopp

Welcome – Willkommen! Bienvenue – Benvenuto!

Welcome to all the participants of the 7th annual conference of EPF in Bern on March 14th, 2009.

We work for the benefit of the passengers

The organising committee of Pro Rail Switzerland / Pro Bahn Schweiz (PBS) and the Swiss Association for Transport and Environment / Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) welcomes the participants of the European Passengers' Federation (EPF) to the 7th annual conference in Bern. EPF represents 27 associations and organisations from 16 countries. PBS and VCS have been active members since its foundation.

Many international connections (including high speed trains) via ten railway border crossings show the importance of the Swiss railways in the heart of Europe. The international train services to

and from Switzerland were once more varied and more reliable. This unique rail network in Europe has to stay on a qualitatively high level; also in times of liberalised passenger services. It will only be possible with more liability and more reliability of the participating companies of the transborder services. Switzerland is the world champion of railway usage with over 2'100 km of yearly train travel per inhabitant. PBS and VCS will also in the future work for the benefit of the passengers in the European long-distance public transport services and contribute their share to the work of EPF.

S'investir pour le bien des usagers du rail

Le Comité d'organisation de Pro Rail Suisse (PRS) et de l'Association Transports et Environnement (ATE) souhaite la bienvenue à Berne aux participants à la 7e Conférence annuelle de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV) / European Passengers' Federation (EPF). Cette dernière représente 27 organisations et associations de 16 pays. Depuis sa création, PBS et l'ATE collaborent activement avec elle.

La haute considération des transports ferroviaires suisses au centre de l'Europe est aussi manifestée par de nombreuses relations de grandes lignes (y compris trains de type TGV) au-delà de dix de nos passages frontaliers. Les relations ferroviaires interna-

tionales de et pour notre pays furent déjà plus variées et fiables par le passé. Cependant, ce réseau dense unique en Europe doit, aussi dans le cadre de la libre circulation des trains, subsister à un haut niveau de qualité. Mais cela n'est possible qu'avec plus d'engagement et de fiabilité des entreprises de transports concernées par le trafic international. Profitant du record mondial des déplacements ferroviaires (Suisse avec annuellement plus de 2'100 km par habitant), Pro Bahn Suisse et l'ATE vont bien évidemment continuer de s'investir à l'avenir pour le bien des usagers du rail dans le trafic international et dans le cadre de la FEV, par une collaboration active.

S'impegnare a favore dei passeggeri

Il Comitato d'organizzazione di Pro Bahn Svizzera e dell'ATA Associazione Traffico e Ambiente accoglie cordialmente a Berna i partecipanti alla 7a assemblea annuale della Federazione europea dei passeggeri / European Passengers' Federation (EPF) che rappresenta 27 organizzazioni e associazioni di 16 paesi. Dalla sua fondazione Pro Bahn Svizzera e l'ATA ci collaborano attivamente.

L'alto valore di gradimento delle ferrovie svizzere nel cuore dell'Europa si manifesta anche tramite i variati collegamenti a lunga distanza (incl. quelli ad alta velocità) che valicano dieci delle nostre stazioni di confine. I treni internazionali da e per la

Svizzera da sempre erano più differenziati e funzionavano con più affidamento. Tuttavia questo nodo unico di connessione ferroviaria in Europa dovrebbe essere mantenuto ad alto livello qualitativo anche in un mercato liberalizzato del viaggio delle persone, ciò che però è solo possibile con più impegno e affidabilità da parte delle ferrovie coinvolte nel traffico che varca la frontiera. La Svizzera con annualmente 2100 km per ogni abitante essendo campione mondiale nell'uso del treno PBS e ATA s'impegnano anche in futuro a favore dei passeggeri nel traffico europeo a lunga distanza e si faranno sentire in questo senso nell'ambito dell'EPF.



Einsatz zum Wohl der Fahrgäste

Das Organisationskomitee von Pro Bahn Schweiz und dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) heisst die Teilnehmer der 7. Jahreskonferenz des Europäischen Fahrgastverbandes / European Passengers' Federation (EPF) in Bern herzlich willkommen. Dieser vertritt 27 Organisationen und Verbände aus 16 Ländern. Seit dessen Gründung arbeiten Pro Bahn Schweiz und der VCS aktiv mit.

Der hohe Stellenwert der Schweizer Bahnen im Herzen von Europa manifestiert sich auch durch die vielfältigen Fernverbindungen (inkl. HGV-Züge) über zehn unserer Bahn-Grenzübergänge. Die internationalen Zugläufe ab und zur

Schweiz waren schon vielfältiger und funktionierten zuverlässiger. Trotzdem: Diese einmalige Bahn-Vernetzung in Europa soll auch im liberalisierten Personenverkehr auf qualitativ hohem Niveau beibehalten werden. Dies gelingt aber nur bei mehr Verbindlichkeit und Zuverlässigkeit der beteiligten Bahnen im grenzüberschreitenden Verkehr. Als Weltmeister im Bahnfahren (Schweiz mit jährlich über 2100 km pro Einwohner) werden sich PBS und VCS auch in Zukunft zum Wohle der Fahrgäste im europäischen Fernverkehr mit der Bahn einsetzen und im Rahmen der EPF entsprechend verlauten lassen.

Edwin Dutler

Präsident Pro Bahn Schweiz

Juerg Tschopp

Delegierter des VCS bei EPF

Der Europäische Fahrgastverband – European Passengers' Federation (EPF)

Unter der Leitung von Trevor Garrod von Railfuture, Grossbritannien, lobbyiert dieser Verband länderübergreifend. Pro Bahn Schweiz ist Gründungsmitglied.

Schwergeachtet wird die Arbeit in bilateralen Arbeitsgruppen geleistet. Das grösste Augenmerk richten wir auf die nach wie vor unbefriedigenden Rechte, welche die Fahrgäste international, aber auch national «geniessen». Deshalb erhält das europäische Parlament regelmässig Post von der EPF mit konkreten Verbesserungsvorschlägen.

Die Gespräche mit der europäischen Eisenbahnagentur in Lille (F) haben zum Ziel, die Auskunftssysteme für die Fahrgäste zu verbessern resp. zu vereinheitlichen, ohne das Wichtigste zu vergessen: zeitgerechte Informationen müssen überhaupt verfügbar sein.

Ständig gepflegt wird der Erfahrungsaustausch mit den internationalen Anbietern, z. B.

in regelmässigen Zusammenkünften mit den Verantwortlichen von Eurostar und Thalys. Beim intensiven Kontakt mit Railteam, der europäischen High-Speed-Allianz der Bahnen, werden Ideen eingebracht, um das grenzüberschreitende Bahnreisen einfacher und komfortabler zu gestalten sowie den Servicestandard in den Zügen zu erhöhen.

Unter dem Stichwort «Initiative Bahnreisen» laufen Schwachstellen-Analysen und das Erarbeiten von Lösungsvorschlägen, um verwaltungsbedingte Behinderungen für die Kunden abzubauen. Dazu zählen die Probleme beim Grenzübertritt oder der Fahrausweisbeschaffung, das zeitgerechte Erscheinen der Fahrpläne, damit frühzeitige Platzreserva-

tionen möglich sind. Intensiv beschäftigt sich EPF mit der Frage «Was können die Fahrgäste in Europa in Zukunft von den privaten Betreibern erwarten?». Dieses Thema wird durch die neue Möglichkeit der Kabotage, d. h. Angebote im nationalen Fernverkehr durch grenzüberschreitende Züge, dominiert. Keinesfalls darf dabei der Reisende «auf der Strecke bleiben», nur weil sich Anbieter gegenseitig konkurrenzieren.

Alle Verbesserungen, welche EPF anstrebt und die vom europäischen Parlament ratifiziert werden, kommen dank den bilateralen Verträgen ebenfalls in der Schweiz zur Anwendung, wenn auch mit etwas Verzögerung. **dut**

Weitere Infos: www.epf.eu.

Inhalt

Schwerpunkt

ZEB I und II	4
Engpässe umfahren	6
Gastbeitrag Zimmerberg	8

Aktuell

Dove ci porta il Cisalpino?	10
Umfrage bei Pro Bahn zu Cisalpino	11
Föderalismus im Regionalverkehr	12
S-Bahn Bern doppelstöckig	14

International

Attraktive Rundreise Engadin-Lombardei	16
--	----

Pro Bahn intern

Bahntarife – Ihre Meinung ist gefragt	18
18. April: DV Pro Bahn – Anmeldung	18

Impressum

Infoforum 1/09, Versand: 13. März

Herausgeber

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Edith Dutler (edi), Edwin Dutler (dut), Hans Schärer (hs), Kurt Schreiber (ks), Giovanni Ruggia (gr), Michele Streuli (ms), Federico Rossi (fr)

Korrektorat

Yvonne Schär
Hintere Hardastr. 20, 4900 Langenthal
yschaer@sunrise.ch

Traduction/Traduzione

Olivier Maridor (om), Roger Hasler (rh)

Inserate und Druck

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

Grafisches Konzept

gs graphic-studio gmbh
T 055 450 80 80
www.graphic-studio.ch

Layout

mibDesign, Gestaltung und Konzept
Rigistrasse 27c, 8006 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage

2500 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband,
Europäischer Verband für die
Entwicklung des Schienenverkehrs.

Nächste Ausgaben

Infoforum 2/09 Inserateschluss	12. Juni 8. Mai
Infoforum 3/09 Inserateschluss	17. September 14. August
Infoforum 4/09 Inserateschluss	5. Dezember 30. Oktober



Bilder: SBB

ZEB – Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur

ZEB I von den Räten genehmigt, Auftrag an Bundesrat für ZEB II. Umsetzung und Finanzierung bleiben Knacknüsse. Die Realisierung dauert mehr als 25 Jahre. Droht nicht schon vorher der Verkehrskollaps auf der Schiene?



Die Umfahrung des Engpasses von Ligerz kommt mit der Bahn 2030.

Bild: SBB

dem Bundesgesetz über den Gesamtkredit ZEB von 5,4 Milliarden Franken zugestimmt haben, können die 28 Projekte von ZEB I realisiert werden.

Während der Debatte gab es zwar noch einige Störmanöver, doch mit 152 zu 26 Stimmen und einer Enthaltung wurde die Vorlage klar genehmigt. Als Service für unsere Leserinnen und Leser haben wir unter www.pro-bahn.ch/Themen/ZEB das namentliche Abstimmungsprotokoll des elektronischen Abstimmungssystems des Nationalrates publiziert. Ein Blick darauf ist sicher hilfreich für die nächsten Wahlen.

Prioritäten noch zu setzen

Die Reihenfolge, in welcher die 28 Projekte von ZEB I realisiert werden, wird vom BAV und den SBB bis zum Herbst dieses Jahres festgelegt. Man

Erfreuliches aus Sicht der Bahnenutzerinnen und Bahnbenutzer: In der Wintersession

2008 hat nach dem Ständerat nun auch der Nationalrat die Projekte von ZEB I bewilligt.

Für die Planungsbüros gibt es in nächster Zeit Arbeit. Nachdem National- und Ständerat

ZEB I, die Projekte

- 1 Basel–Gotthard Nord: Zugfolgeverdichtung Basel–Brugg–Altdorf/Rynächt
- 2 Gotthard Süd–Chiasso: Leistungssteigerung in Bellinzona, Lugano und Chiasso; Zugfolgeverdichtung Biasca–Chiasso; Kapazitätsausbau Balerna–Mendrisio
- 3 Bellinzona–Luino: Leistungssteigerung, Kapazitätsausbau
- 4 Zug–Arth–Goldau: Leistungssteigerung in Arth–Goldau, Kapazitätsausbau
- 5 Raum Bern: Leistungssteigerung Bern–Thun
- 6 Lötschberg– und Gotthardachse: Massnahmen zur Gewährleistung der Bahnstromversorgung und Lärmschutzmassnahmen auf den Zufahrtsstrecken
- 7 Raum Genf: Leistungssteigerung
- 8 Raum Lausanne: Kapazitätsausbau (viertes Gleis) Lausanne–Renens, Leistungssteigerung Lausanne
- 9 Lausanne–Brig–Iselle: Beschleunigungsmassnahmen, Leistungssteigerung
- 10 Lausanne–Biel–Olten: Beschleunigungsmassnahmen, Leistungssteigerung
- 11 Lausanne–Bern: Beschleunigungsmassnahmen, Leistungssteigerung
- 12 Raum Bern: Entflechtung Wylerfeld, Kapazitätsausbau Bern
- 13 Thun–Interlaken: Kapazitätsausbau, Leistungssteigerung, Gewährleistung Anschlussqualität Thun
- 14 Biel–Delémont–Basel: Beschleunigungsmassnahmen
- 15 Basel–Olten–Luzern: Entflechtung Liestal; Leistungssteigerung Basel Personenbahnhof; Leistungssteigerung Basel–Luzern
- 16 Raum Olten: Entflechtung Olten Nord und Olten Ost, Leistungssteigerung Olten
- 17 Olten–Aarau: Kapazitätsausbau Olten–Aarau (durchgehend vierspurig), Kapazitätsausbau (viertes Gleis) Dulliken–Däniken, Eppenbergtunnel
- 18 Raum Rapperswil–Gruemet/Mellingen: Kapazitätsausbau Rapperswil–Gruemet (Neubaustrecke Chestenberg)
- 19 Raum Zürich: Fernverkehrsanteil Durchmesserlinie, Kapazitätsausbau Südzufahrt Altstetten–Zürich
- 20 Thalwil–Luzern: Kapazitätsausbau Cham–Rotkreuz, Leistungssteigerung Thalwil
- 21 Zürich–Winterthur: Entflechtung Dorfneß, inkl. Kapazitätsausbau: Entflechtung Hürlistein; Kapazitätsausbau Effretikon, Leistungssteigerung Bassersdorf–Winterthur
- 22 Raum Winterthur: Kapazitätsausbau Tössmühle–Winterthur, Leistungssteigerung Winterthur
- 23 Winterthur–St. Gallen: Beschleunigungsmassnahmen, Leistungssteigerung
- 24 Winterthur–Weinfelden: Beschleunigungsmassnahmen, Leistungssteigerung
- 25 Bellinzona–Locarno: Leistungssteigerung, Kapazitätsausbau
- 26 Rheintal: Kapazitätsausbau
- 27 Neuhausen–Schaffhausen: Leistungssteigerung
- 28 Massnahmen zur Gewährleistung der Bahnstromversorgung; Lärmschutzmassnahmen (bei Mehrbetrieb); Bau von Abstellanlagen

ZEB II, die Projekte Bahn 2030

- 1 Verdichtung Jurasüdfuss, inklusive Ligerzer Tunnel
- 2 Verdichtung Lausanne–Genève
- 3 Beschleunigung Luzern–Zürich mit Zimmerberg–Basistunnel II
- 4 Halbstundentakt Bern–Visp
- 5 Angebotsverbesserung Biel–Basel und Biel–Zürich
- 6 Halbstundentakt Intercity Zürich–Chur
- 7 Angebotsverbesserungen Biel–Delémont–Delle/Basel
- 8 Entlastung Güterverkehr Raum Baden
- 9 Entflechtung Basel Ost
- 10 Wisenbergtunnel (BL/SO)
- 11 Neat–Zufahrten im Norden und Süden
- 12 Brüttener Tunnel
- 13 Siviriez–Villars-sur-Glâne
- 14 Heitersbergtunnel II

muss kein Prophet sein, um bereits heute festzustellen, dass dies in den betroffenen Regionen zu Diskussionen Anlass geben wird. Entscheidend wird sein, wann Gelder im Fonds für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds) zeitlich zur Verfügung stehen und welche Kantone sich mit Vorfinanzierungen beteiligen. Eine solche ist für die 28 Projekte ausdrücklich vorgesehen. Erste Priorität gilt dem übergeordneten Ziel von ZEB I, nämlich der Verstärkung und Beschleunigung des Rückgrats im Schweizer Bahnnetz auf

der Ost-West-Achse mit einer Reisezeitverkürzung von 30 Minuten zwischen St. Gallen und Genf und der Realisierung der Vollknoten 00/30 in St. Gallen, Biel und Lausanne.

ZEB II: Ohne Ausbau in den Agglomerationen?

Erfreulicherweise hat sich der Bundesrat bereits erste Gedanken gemacht, wie er das an die Kapazitätsgrenzen stossende Zugangebot weiter verbessern kann. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) soll dazu bis im

Frühling 2010 eine Vernehmlassungsvorlage erarbeiten. Angesichts der Dimension des Vorhabens werden in der Vernehmlassung zwei Varianten zur Diskussion gestellt. Sie unterscheiden sich in Bezug auf Angebot und Infrastruktur sowie die zusätzlichen Finanzierungsquellen für den FinöV-Fonds.

Variante 1 sieht einen Ausbau des Schiennetzes im Umfang von 21 Mrd. Franken vor. Die Investitionen sollen sich auf rund 25 Jahre (!) verteilen, erste Bauvorhaben für Bahn 2030 könnten im Jahre 2017 gestartet werden. Variante 2 würde einen redimensionierten Ausbau für rund 12 Mrd. Franken umfassen, mit dem Hauptunterschied, dass bei Variante 2 keine substantielle Förderung des Agglomerationsverkehrs möglich wäre.

Nach der Vernehmlassung, bei der sich Pro Bahn Schweiz dezidiert verlauten lässt, soll der Bundesrat bis Ende 2010 dem Parlament eine entsprechende Botschaft unterbreiten, welche auch vom Volk zu genehmigen sein wird. Ohne der Vernehmlassung bei Pro Bahn Schweiz vorzugreifen, scheint uns klar, dass Variante 2, welche keine Ausbauten im Agglomerationsverkehr vorsieht, nicht unterstützt werden kann. Es käme einem Schildbürgerstreich gleich, die Investitionen in den Agglomerationsverkehr praktisch einzustellen. Ich kann mir deshalb nicht vorstellen, dass diese Variante eine echte Chance hat. Die Realisierungszeit des Projektes (25 Jahre!) wird deutlich zu verkürzen sein, soll der Bahnverkehr an den Schlüsselstellen nicht zum Erliegen kommen.

Edwin Dutler

Von den Reisenden ist kaum die Rede

Ob ZEB I oder ZEB II – immer ist von gigantischen Bauwerken die Rede. Doppelröhriige Tunnels, neue Linien, drei- und viergleisige Strecken. In Bern sollen zwei neue Tiefbahnhöfe mit je vier Perronkanten gebaut werden. Mit Elektronik wird die Zugfolge verkürzt und Doppelstockzüge befördern gleichzeitig die Hälfte mehr Personen. Von den Reisenden, den Fahrgästen, ist aber kaum je die Rede bei all diesen Ausbauten. Werden die Personenanlagen ausreichend dimensioniert? Ist sichergestellt, dass nicht der Zirkulationsraum umgehend zugunsten der kommerziellen Nutzung wieder eingeschränkt wird? Denken die Planer daran, wie «langsam» sich die 500 oder 1000 Personen pro ankommenden Zug bewegen und wie viel Raum die oftmals «reisebehinderten» Bahnkunden an einem Bahnhof benötigen?

Wenig gelungenes Beispiel ist bekanntlich der Umsteigebahnhof Visp, dessen Publikumsinfrastrukturen – wohl aus Kostengründen – völlig ungenügend ausgefallen sind. Breite Perrons, grosszügige Unterführungen – bei 400 m langen Perrons besser zwei als nur eine – und ausreichende Vorfahrten sowie Verbindungswege zu Bus, Tram und Ort sind ein Muss. Wohl unspektakulär und teuer, aber auch dies gehört zum Komfort einer Bahnreise. Fahrgäste lassen sich eben nicht so leicht stapeln und umladen wie Container an einem Terminal. **wo**



ZEB: Bahninfrastrukturen mit Volldampf – gehen Reisende vergessen? Bild: wo



Leere Holzschnitzelwagen nach Domat-Ems: Warum via Nadelöhr Zürich und nicht via Thurtal-Rheintal?

Bild: SBB

ZEB – Güterzüge sollen Engpässe umfahren

Für den Reiseverkehr liefert ZEB I nach, was mit Bahn 2000 versprochen wurde und wegen mangelnder Finanzen noch nicht realisiert werden konnte. Doch Engpässe für den Güterverkehr bleiben. Es gibt Alternativen.

Ausbauten zwischen Lausanne und Bern und auf der Strecke Biel-Zürich-St. Gallen kommen in erster Linie dem schnellen Reiseverkehr zwischen den grossen Zentren zugute. Dank Fahrzeitverkürzungen können in Lausanne, Biel und St. Gallen sogenannte Vollknoten (exakt alle 30 Minuten Züge in allen Richtungen) realisiert werden. Dies erfordert mit den knappen Mitteln auch Ausbauten auf nur mässig belasteten Linien wie Lausanne-Bern oder Winterthur-St. Gallen. Der Bau von Eppenbergtunnel und Chestenberg-Linie (siehe Seite 4) entlastet die ärgsten Engpässe zwischen Olten und Zürich. Dies bringt auch dem Güterverkehr viel Nutzen.

Engpässe bleiben

Auch mit ZEB II bleiben zwei ärgerliche Flaschenhälse bestehen. Weiterhin nur zwei Gleise sollen den ganzen Verkehr zwischen Olten und Liestal (-Basel), sowie Winterthur und Effretikon (-Zürich) schlucken. Dabei leiden die beiden Strecken schon heute akut unter fehlender Trassenkapazität. Zwar sind Verbesserungen vorgesehen wie der Bau der Überwer-

fung Hürlistein bei Effretikon oder in Liestal die direkte Einführung der S-Bahn-Strecke in ein Wendegleis sowie eine Verdichtung der Zugfolge dank neuer Signalisationstechnik. Damit werden primär die eklatanten Mängel an diesen Anlagen behoben, wie sie seit deren Bau bestehen. Sicher lassen sich damit einige zusätzliche Trassen auf diesen beiden Strecken gewinnen. Dieser «Gewinn» dürfte kaum ausreichen, um

den bestehenden Nachfrageüberhang zu decken, geschweige denn, um Flexibilität und Reserven für weitere Fahrplanausbauten zu schaffen.

Freie Zufahrten für NEAT

Die Bedeutung der beiden Strecken Basel-Olten und Winterthur-Zürich für den Güterverkehr ist enorm: Von Winterthur bis Effretikon wird der gesamte Verkehr aus der Ostschweiz Richtung RB Limmattal

geführt. Basel-Olten stellt einen zentralen Teil der Nord-Süd-Transitachse über den Lötschberg dar. Bau und Betrieb der zwei kostspieligen Basistunnels durch die Alpen sind höchst fragwürdig, wenn die Engpässe auf den Zufahrtslinien bestehen bleiben, u. a. durch fehlende Juradurchstiche. Die Kapazität für den Alpentransit wird dadurch bereits heute limitiert. Zu den genannten beiden Linien kommt

Mögliche Umfahrlinien für den Güterverkehr

Verbindung	Strecke
Ostschweiz-Basel Basel-Mittelland	Winterthur-Bülach-Koblentz-Stein-Säckingen Basel Bad Bf-Hochrheinstrecke D mit neuer Rheinquerung im Raum Rheinfelden / Stein-Säckingen Koblentz-Turgi, je mit Verbindungskurve Felsenau-Klingnau und Siggenthal-Brugg
Schaffhausen-Mittelland	Reaktivierung der stillgelegten, noch teilweise als Industriegleis genutzten Linie Niederglatt-Otelfingen («Schipka-Pass»)
Winterthur-Westschweiz	Opfikon / Glattbrugg-Seebach-Wettingen-Dättwil-Lenzburg-Suhr-Zofingen (ehemalige Nationalbahn) mit Verbindungskurve zur Kriegsschlaupe nach Rothrist
Olten-Lötschberg	Burgdorf-Ramsei-Verbindungskurve vor Langnau-Konolfingen-Thun, allenfalls auch Ausbau via Biglen
Westschweiz-Mittelland	Yverdon-Estavayer-Payerne-Kerzers-Lyss-Büren und Reaktivierung der stillgelegten Linie bis Solothurn je mit Verbindungskurve bei Yverdon und Lyss
Basel-Westschweiz	Basel-Laufen-Verbindungskurve bei Delémont-Moutier-Lengnau (-Biel), inklusive Zufahrt Belfort-Delle-Delémont

die stark ausgelastete Strecke Olten–Biel–Lausanne als bedeutendste Ost-West-Achse für den Güterverkehr genau so wie der Engpass in der erst knapp 40 Jahre alten Heitersberg-Linie zwischen Killwangen und Othmarsingen.

Erst im Projekt ZEB II finden sich unter Nr. 10 und 12 der Wisenberg-Tunnel und der Brüttener-Tunnel. Die Realisierung dieser eminent wichtigen Ausbauten ist indessen infrage gestellt. Für ZEB II stehen bisher weder Zeitrahmen noch Finanzierung fest. Durch das allgemeine Verkehrswachstum droht der Kollaps auf diesen Strecken wohl schon vor 2030 und an eine weitere Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene ist nicht zu denken.

Für Pro Bahn haben Finanzierung und Bau der ursprünglich projektierten Vorhaben von

Bahn 2000, namentlich dritter Juradurchstich und Brüttener-Tunnel, eine hohe Priorität. Die Mittel hierfür sind vom Volk bewilligt worden und wären vorhanden, doch sind diese für die nachträglich beschlossenen Lärmschutzbauten verwendet und durch die Kostensteigerung der Neat-Gotthard-Basislinie mittlerweile verbaut worden. Zudem steigt die Nachfrage auf allen neuralgischen Strecken im Personen- wie im Güterverkehr ungebrochen, was zu harten Verhandlungen um die raren Trassen führt. Mit der heutigen Trassenpolitik auf der Schiene hat der Güterverkehr das Nachsehen, was sich sofort auf dessen Zuverlässigkeit auswirkt.

Strategie gescheitert

Jahrelang setzte die SBB auf die Konzentration des Verkehrs auf die Hauptachsen. So wird

zum Beispiel der gesamte Güterverkehr von Buchs SG Richtung Basel und Frankreich durch den Verkehrsknoten Zürich und über den Bözberg geleitet. Dabei bietet sich die komplett steigungsfreie Linie via Rheintal–Thurtal–Koblentz geradezu an für die schweren Güterzüge. Diese Strategie der SBB kann als gescheitert betrachtet werden. Die Hauptstrecken sind gesättigt und können keinen zusätzlichen (Güter-)Verkehr mehr aufnehmen. Die heutige Technik lässt die Fernsteuerung ganzer Linien zu, wodurch die Konzentration auf wenige Strecken aus personellen Gründen (Bahnhofbesetzung) weder notwendig noch sinnvoll ist. Um die Situation für den Güterverkehr langfristig zu verbessern, fordert Pro Bahn eine Änderung der Strategie: weg vom Misch-

verkehr (P und G), hin zu einer Verkehrstrennung und Ausscheidung eines Prioritätsnetzes für den Güterverkehr.

Güterverkehrsnetz sinnvoll

Der Aufbau eines neuen parallelen Schienennetzes ist nicht finanzierbar. Der Bau der Bahnen war oftmals durch die Konkurrenz verschiedener Unternehmungen geprägt. Dadurch existieren Parallelstrecken, teilweise sogar als Hauptlinien trassiert.

Durch die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung haben sie an Bedeutung verloren und weisen heute meist einen geringeren Verkehr auf. Deren Infrastruktur wurde jahrelang vernachlässigt und oft massiv zurückgebaut. Pro Bahn schlägt vor, das Potenzial dieser Neben-

Fortsetzung auf Seite 11

Reisen Sie klimaschonend – natürlich mit der Bahn

Mit der Bahn reisen tut der Umwelt gut. Sie fährt energieeffizient und setzt auf erneuerbare Energie aus Wasserkraft. Die Bahn verbraucht – im Vergleich zum Auto – rund 4mal weniger Energie und verursacht 20mal geringere CO₂-Emissionen. Mehr Informationen zum klimaschonenden Bahnfahren finden Sie unter www.sbb.ch/umwelt

Gastbeitrag

Im folgenden Artikel äussert sich der Verkehrsplaner Paul Stopper, dipl. Ing. ETHZ, Uster, zum Projekt Zimmerberg-Basistunnel (siehe Artikel ZEB-Projekte, Seiten 4–6). Der Autor äussert darin seine persönliche Meinung. Pro Bahn Schweiz ist der Ansicht, dass primär eine raschestmögliche Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten auf dem Schienennetz sicherzustellen ist, hält sich aber aus dem Variantendisput zu Zimmerbergtunnel II (ZH-Zug) und Brüttener Tunnel (ZH Flughafen–Winterthur) heraus. Keinesfalls dürften solche «Varianten-Spiele» zu einer zeitlichen Verschiebung durch die Politik führen. pbs

Warum in die Ferne schweifen? Das Gute liegt so nah!

Gemäss Botschaft des Bundesrates an die Räte vom 16. Dezember 1985 betreffend Bahn-2000 war am linken Zürichseeufer die Erstellung eines dritten Gleises Zürich–Thalwil vorgesehen. Das Volk hat diesem Konzept in der Referendumsabstimmung vom 6. Dezember 1987 zugestimmt. Im

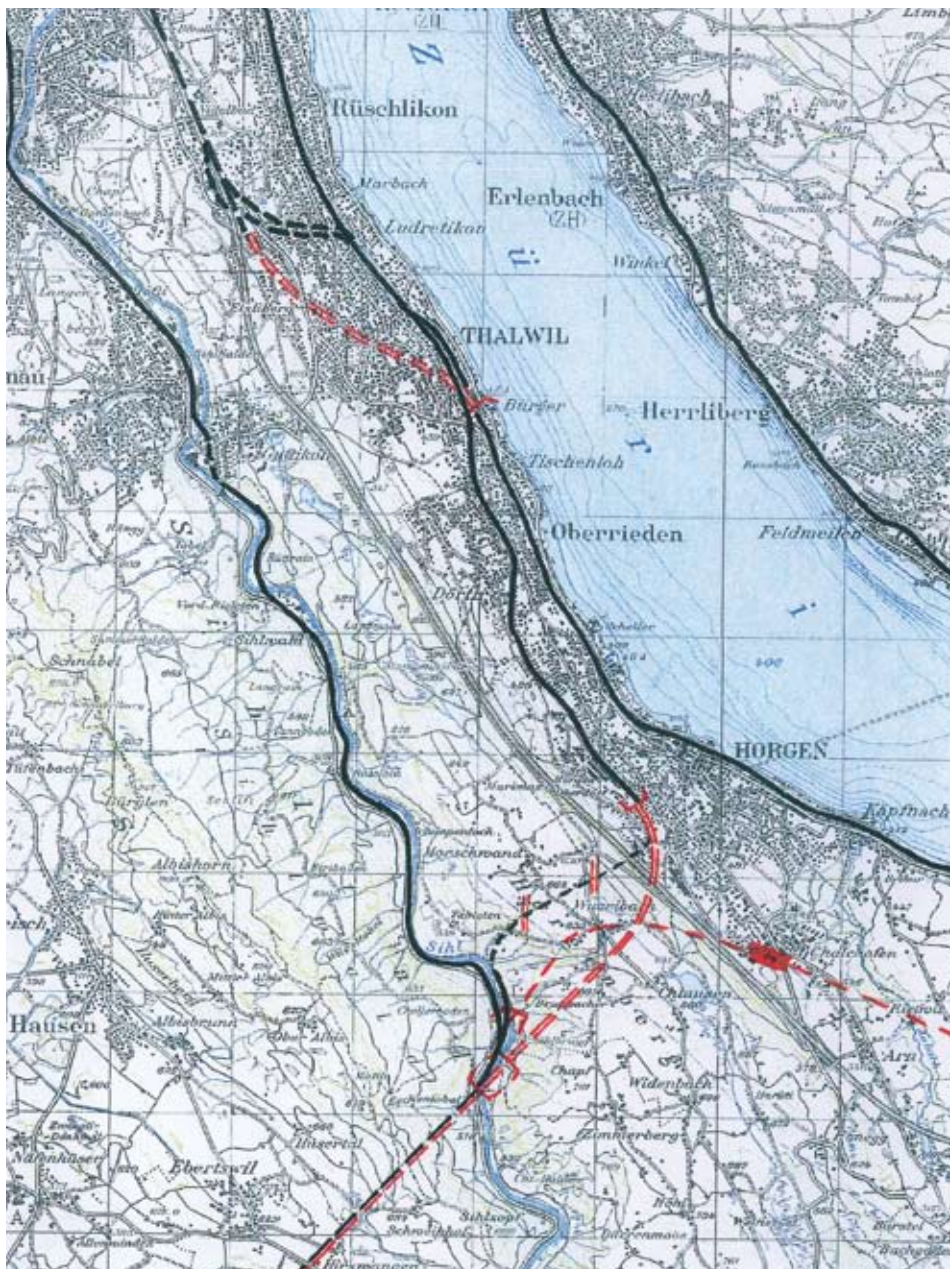
Verlauf der Planung verlangten Kantonsräte der Region den Bau eines Tunnels Zürich–Thalwil anstelle des dritten Gleises. Die Hauptsorge war der Güterzugslärm. Die SBB planten tatsächlich den Tunnel. In der Planungsphase wurden verschiedene Varianten für den Anschluss in Thalwil dis-

kutiert: entweder Anschluss so wie heute, d. h. nördlich des Bahnhofes Thalwil, oder Weiterführung des Tunnels Richtung Oberrieden/Seelinie.

In diese Planungsphase fiel die Ausarbeitung der Botschaft für die Neat mit den beiden Basistunnels Gotthard und Lötschberg. Aber oh Schreck, der Bundesrat «ver-gass», der Ostschweiz ein Versprechen bezüglich Anschluss der Ostschweiz an die Gotthard-Neat zu machen. Denn die Ostschweiz wollte bekanntlich den Splügen-basistunnel Thusis–Chiavenna, der vom Bundesrat abgeschmettert wurde. Die Ostschweizer Kantonsregierungen verlangten als Kompensation einen ebenbürtigen Anschluss an den Gotthard-Basistunnel. Andernfalls würden sie die Neat-Vorlage bekämpfen. In aller Eile wurde geprüft, wie die Ostschweiz an die Neat angeschlossen werden könnte. Zwischen Pfäffikon SZ/Arth-Goldau/Zürich wurden Dutzende von Varianten aufgezeichnet. Darunter befanden sich so absurde Ideen wie ein Tunnel Pfäffikon–Arth-Goldau.

Schliesslich schwang ein Tunneldreieck obenaus, das eine Verlängerung des 11 km langen, doppelspurigen Paralleltunnels Zürich–Thalwil nach Littli-Baar und einen einspurigen Hirzel-Tunnel von Wädenswil-Meilbach aus vorsah. Die Vereinigung der beiden Tunnels sollte tief im Untergrund niveaufrei mit einer Überwerfung erfolgen. Über die Kosten dieses «Zückerlis» an die Ostschweiz machte sich niemand Gedanken. Es galt ja vor allem, die Lötschberg-Neat beim Volk durchzubringen. Diesem Konzept stimmte das Volk am 27. September 1992 zu.

Bei der Detailplanung dieses Tunnel-dreiecks zeigte sich rasch, dass einerseits kein Güterverkehr von Süddeutschland via östliches Bodenseeufer, St. Galler Rheintal–Sargans–Pfäffikon zu erwarten ist und dass andererseits die Kosten für den unterirdischen Anschluss exorbitant wären. So schlugen die SBB einen neuen Hirzeltunnel



Situation Thalwil mit «Bypass» Richtung Oberrieden.

Grafik: zvg

von Meilibach nach Sihlbrugg vor, der günstiger zu bauen wäre, aber eine wesentlich grössere Steigung aufwies als die ursprüngliche Lösung (38% statt 11%). Da auch mit diesem Tunnel kein Verkehr hätte generiert werden können, nahmen verschiedene Ostschweizer Stellen von diesem Hirteltunnel höflich, aber dezidiert Abstand. Es verblieb nur noch der 9 km lange Zimmerberg-Basistunnel II von Thalwil-Nidelbad nach Littli-Baar. Diesen wollte aber niemand mehr finanzieren, weil er wirtschaftlich nicht zu vertreten ist. Der Tunnel würde 800 bis 900 Millionen Franken kosten.

Achse Sargans stärker belastet als Zug

Eine Analyse des Zugverkehrs im Raum Thalwil zeigt, dass auf der Achse Zürich-Sargans-Buchs/Chur mehr Reisezüge ohne Halt in Thalwil verkehren als auf der Achse Zürich-Innerschweiz/Tessin. Dies wird auch in Zukunft so sein (mit dem halbstündlichen IC-Takt Zürich-Chur und dem zweistündlichen Railjet Zürich-Wien). Zudem läuft ein namhafter Güterverkehr auf dieser Achse vom Rangierbahnhof Limmattal

aus. In die Innerschweiz verkehren weder heute noch künftig Güterzüge (zum Glück für die Region Zug!). Das hat der Bundesrat in seiner ZEB-Botschaft unmissverständlich klargemacht. Im Zimmerberg-Basistunnel würden nur wenige Personenzüge verkehren. Die Wirtschaftlichkeit ist damit nicht gegeben.

Engpässe rasch beheben

Unbestritten ist, dass die heute immer noch einspurigen Tunnels durch den Albis (Baar-Litti-Sihlbrugg) und den Zimmerberg (Sihlbrugg-Horgen-Oberdorf) unzumutbare Engpässe darstellen. Es ist mit aller Kraft auf die Verwirklichung der durchgehenden Doppelspur dieser bestehenden Strecke hinzuarbeiten:

- zweite Einspurröhre durch den Albis (3,4 km, Kosten 100–120 Mio. Fr.)
- neuer, gestreckter, doppelspuriger Zimmerberg-Scheiteltunnel (2 km, Kosten 80–90 Mio. Fr.)

Hinzu kommen die Umbaukosten des Bahnhofes Sihlbrugg von 20–25 Mio. Fr., Gesamtkosten 200–240 Mio. Franken.

Jede weitere Verzögerung dieser im Grunde unbestrittenen Ausbauten schadet der ganzen Innerschweiz enorm.

Sihltal profitiert

Mit dem doppelspurigen Albistunnel wird die Kapazität geschaffen, die S 4 der SZU im Takt von Zürich nach Zug zu führen. Die Boom-Regionen Zug und Zürich-Allmend (Sihl-City, Giesshübel, Binz, Selnau) sind dadurch bestens durch den öffentlichen Verkehr verbunden.

Nidelbad-Oberrieden statt nach Littli

Damit der mit Kosten von 80 Mio. Franken erstellte Tunnelstumpf in Thalwil-Nidelbad nicht nutzlos herumsteht, ist die Fortsetzung des Paralleltunnels Zürich-Thalwil gemäss den Ergebnissen der Verkehrsanalyse nach Oberrieden in die Seelinie zu bauen statt nach Baar-Litti. Dieser «Bypass» resp. diese Umfahrung kostet 100–150 Mio. Franken. Damit kann ein wesentlicher Wohnteil von Thalwil vom Güterzugslärm verschont werden. Dies ist bei der Variante mit dem Zimmerberg-Basistunnel nicht möglich!

Energie
Effizienz
Wirtschaftlichkeit
Umweltfreundlichkeit

Die neue Formel für Spitzenleistungen
in der Bahntechnologie
von Bombardier Transportation

eco⁴

www.bombardier.com

TRAXX, ECO4 und The Climate is Right for Trains
sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

BOMBARDIER
The Global Leader in Rail Technology

Orario ferroviario 2009 al Gottardo: dove ci porta il Cisalpino?

Il nuovo orario ferroviario ci ha portato diversi chiari progressi, come la possibilità di raggiungere Berna dal Ticino entro le nove di mattina e collegamenti più rapidi per il rientro alla sera da Zurigo; inoltre con l'introduzione delle composizioni ICN ci saranno miglioramenti anche nei servizi di ristorazione a bordo: bene. Purtroppo invece l'orario delle relazioni per Milano si è rarefatto.

Non c'è stato un giorno senza ritardi

Ma la nostra maggiore preoccupazione riguarda i treni della Cisalpino. Dalla loro introduzione gli ETR 470 si sono rivelati problematici. Negli ultimi tempi la situazione è andata peggiorando sempre più: i treni sono sistematicamente in ritardo, le composizioni sostitutive non riescono a mantenere i tracciati, alcune relazioni vengono soppresse all'ultimo minuto senza sostituzione, i servizi igienici a bordo sono spesso in buona parte inagibili. Dall'introduzione del nuovo orario, non c'è stato un giorno senza ritardi sulla linea del Gottardo! I nuovi treni ETR 610 promessi da tempo, chissà quando entreranno in servizio. Visti i ritardi nella fornitura e il prolungarsi dei tempi di collaudo, temiamo che si riveleranno altrettanto inadeguati

degli ETR 470. Possediamo in Svizzera una industria ferroviaria con credenziali eccellenti che esporta in tutto il mondo. Che bisogno c'era di andare a comperare i treni all'estero?

Viaggiatori presi in giro

Quando la direzione di Cisalpino negli incontri pubblici vanta servizi come giornali e DVD a bordo o la possibilità di prenotare taxi nella stazione d'arrivo, noi viaggiatori ci sentiamo presi in giro. Per queste cose ci sappiamo arrangiare da soli. Noi chiediamo a Cisalpino di cominciare a fornire i servizi di base, treni puntuali e servizi igienici affidabili. A nostro parere la joint-venture Cisalpino tra FFS

e Trenitalia, che poteva avere delle valide ragioni all'inizio, si è rivelata un fallimento. Le FFS ne prendano atto e smettano di investire soldi e energie in questa società che sta distruggendo la buona fama che le ferrovie in Svizzera si sono costruite nel secolo scorso. Invece di trasmettere la cultura di servizio pubblico svizzero alla nuova società si sono importati i difetti del parastato italiano.

Che cosa chiede ASTUTI?

Secondo noi le FFS devono riprendere in mano direttamente le relazioni a lunga percorrenza attraverso le Alpi, chiedendo il libero accesso alla rete italiana fino a Milano per garantirle in

prima persona. La strategia aziendale della Cisalpino di portare i viaggiatori dalla Svizzera direttamente a destinazioni italiane di prestigio come Firenze e Venezia andando a pestare i piedi a Trenitalia sul nucleo centrale della sua rete, ha mostrato di non funzionare. Molto meglio che le FFS stesse si attestino a Milano, portandovi i viaggiatori dal nord che poi continueranno con gli Eurostar di Trenitalia per tutte le altre destinazioni italiane. Perché non esplorare questo tipo di sinergia tra le due compagnie ferroviarie FFS e Trenitalia e abbandonare la fallimentare avventura di Cisalpino?

Giovanni Ruggia
Presidente ASTUTI

Die Redaktion freut sich über diesen Artikel unserer Sektion der italienischen Schweiz (ASTUTI).

Wohin bringt uns Cisalpino?

Seit dem Fahrplanwechsel verkehren ICN am Gotthard mit Speisewagen, das ist ja gut, aber die Verbindungen mit Mailand wurden ausgedünnt. Unsere grosse Sorge bleiben die Züge der Cisalpino, deren Verkehren sich in letzter Zeit weiter verschlechtert hat. Seit Einführung des neuen Fahrplanes gab es noch keinen Tag ohne Verspätungen auf der Gotthardlinie! Wer weiss, wann die neuen ETR 610 je in Betrieb kommen. Die Lieferverzögerungen lassen erahnen, dass diese Züge nicht besser sein werden als ihre Vorgänger. Warum ist es notwendig, Züge im Ausland zu kaufen?

Mit dem Zusatznutzen der Cisalpino, wie Gratiszeitungen und DVD oder Taxireservation bei Ankunft, fühlen wir uns auf den Arm genommen – da sind wir selbstständig. Wir verlangen, dass Cisalpino die Basis, pünktliche Züge und funktionierende Toiletten, zur

Verfügung stellt. Das Joint-Venture zwischen SBB und Trenitalia erweist sich als gescheitert. Die SBB wollen dies nicht zur Kenntnis nehmen und sollten jegliche Energien und Finanzen stoppen für eine Gesellschaft, welche den guten Ruf der Bahn in der Schweiz zerstört. Statt der Kultur des schweizerischen Service public in die neue Gesellschaft (Cisalpino) zu übertragen, wurden nur alle Widerwärtigkeiten eines italienischen staatsnahen Betriebes übernommen.

Pro Bahn Tessin verlangt, dass die SBB die Verbindungen bis Mailand wieder vollständig in ihre Verantwortung übernehmen. Die Strategie von Cisalpino, die Reisenden direkt bis Florenz oder Venedig zu bringen und so Trenitalia im zentralen Kern ihres Netzes (Mailand) auf die Füsse zu treten, funktioniert nicht. Viel besser, die SBB würden Reisende zuverlässig nach Mailand bringen, wo sie auf die Eurostar-Züge von Trenitalia umsteigen könnten. Warum nicht diese Art von Synergien zwischen SBB und Trenitalia nutzen und das desaströse Abenteuer mit Cisalpino beerdigen?

Zusammenfassung: wo



Bild: SBB

Cisalpino: basta – finito!

Mit mehr als tausend Antworten hat die Kundenumfrage von Pro Bahn Schweiz zum Thema «Cisalpino, wie weiter?» ein unerwartetes Medienecho gefunden.

Die Situation um Cisalpino ist unhaltbar geworden. Inzwischen haben dies auch die Behörden erkannt. Anfang Februar wurden Fristen gesetzt, um diese Mängel zu beheben. Seit Beginn der Kundenumfrage hat sich Pro Bahn zu diesem Debakel vernehmen lassen, denn aus der Mehrheit der Antworten geht klar hervor, dass das tolerable Mass überschritten ist.

Pro Bahn hat deshalb die Forderung aufgestellt, dass die technischen und betrieblichen Mängel der Cisalpino-Verbindungen innerhalb eines Jahres zu beheben seien oder die Gesellschaft aufzulösen sei. Trotz des klaren Verdiktes der Bahnkunden muss den Verantwortlichen der nötige Zeitraum für Veränderungen eingeräumt werden, obschon dieses Trauerspiel mit den mehr als unzuverlässigen Triebzügen ETR 470 schon seit mehr als zwölf Jahren andauert. Sofortige Abhilfe tut not, sonst fällt der Bahnbetrieb von der Schweiz nach Mailand in die Bedeutungslosigkeit zurück. Damit ist die Bahn auch keine Alternative mehr für eine Reise nach Florenz, Rom oder Venedig, klassischen Bahn-Städtezielen.

Pro Bahn bedauert diese Entwicklung und wird sich auch im Rahmen der EPF (s. Seite 2) dafür einsetzen, dass es nicht so



ETR 470 in Zürich – wie lange noch?

weit kommt. Allerdings prallen bei Cisalpino italienische und schweizerische Mentalitäten aufeinander. Zu Personenfreizügigkeit und Schengen-Raum gehören nicht nur durchlässige Grenzen, sondern auch zuverlässige Verbindungen. Hier sind Politiker und insbesondere unser Verkehrsminister gefordert. Er hat dazu die Möglichkeit – er soll sie nutzen.

Auch Italiener aufgewacht

Mitte Februar wurde bekannt, dass auch Trenitalia massiven Druck auf Cisalpino ausübt, und sie streicht ihre Leistungen mit den neuen HGV-Zügen heraus. «Die unterschiedlichen Qualitätsstandards sind inakzeptabel.» Noch bleibt die ungleiche Behandlung im Raum Mailand. Züge im freien Netzzugang (Cisalpino) werden offensichtlich gegenüber der S-Bahn (Trenitalia) zurückgestellt. Da hat die italienische Netzbetreibin RFI Nachholbedarf. ks

Fortsetzung von Seite 7

Güterzüge sollen Engpässe umfahren

fernstrecken zu nutzen und diese gezielt auszubauen, um darauf den Güterverkehr getrennt vom Personenfernverkehr führen zu können – Details siehe Tabelle (Seite 6). Der Ausbaustandard erlaubt auf diesen Linien meist keinen Durchgangsverkehr mehr. Die Topografie ist günstig und in einzelnen Fällen ist sogar das Planum für ein zweites Gleis vorhanden. Unabhängigbar sind der Einbau von langen Kreuzungsgleisen / Doppelpurinseln und einer zeitgemässen Fernsteuerung, was sich auch im Zuge laufender Rationalisierungsmassnahmen umsetzen lässt. Zudem führen diese Linien oft durch weniger dicht besiedelte Gegenden, was den Landerwerb erleichtern

dürfte. An mehreren Stellen ergibt sich der durchgehende Nutzen erst mit dem Bau zusätzlicher Verbindungskurven. Diese dürften sich auch für den Personenverkehr, speziell bei Umleitungen und Störungen, als nützlich erweisen oder neue Verbindungen ermöglichen.

Pro Bahn ist überzeugt, dass mit einer solchen Verkehrstrennung brachliegendes Potential an Infrastrukturen genutzt, etwas Freiraum für den Güterverkehr gewonnen und die Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes deutlich gesteigert werden kann. All dies könnte auch aus finanziellen Überlegungen wohl vor 2030–2050, dem Horizont von ZEB II, realisiert werden. **Federico Rossi**

Resultat Kundenumfrage

Unregelmässigkeiten nicht mehr akzeptabel, Zusammenarbeit einstellen	720	69,1%
Chance für Verbesserungen bis Mitte Juni 2009 einräumen; wenn kein positives Resultat, Zusammenarbeit einstellen	197	18,9%
Alles nicht so schlimm, Verspätungen gibt es immer	66	6,3%
Cisalpino in Ruhe lassen	59	5,7%

Rhätische Bahn

www.bernina-express.ch

Bernina Express

Chur / Davos / St. Moritz – Tirano – Lugano

Sightseeing im UNESCO Welterbe

Ein Welterbe, das bewegt

Die Strecke des Bernina Express ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst. Sie führt auf eisige Höhen von über 2'200 Meter hinauf, um dann 1'800 Meter tiefer in den warmen Süden einzutauchen. Die beeindruckende Strecke mit ihren weltberühmten Viadukten und spektakulären Kehren fügt sich harmonisch in die grandiose Gebirgslandschaft ein. Darum erhielt sie auch das Prädikat UNESCO Welterbe!

Beratung / Verkauf
Rhätische Bahn, Railservice, Tel +41 (0)81 288 43 40, railservice@rhb.ch

Föderalismus im Regionalverkehr

Bei S-Bahnen längst Standard, im IC-IR-Verkehr gängig: ein durchgehender Halbstundentakt. Daneben gibt es Regionen, die davon nur träumen können. Schuld daran sind Föderalismus oder «Kantönligeist». Finanzielle Überlegungen steuern das Angebot stärker, als es sich an der Nachfrage orientiert.

Seit die Kantone für das Regionalzugsangebot direkt verantwortlich sind und auch mehr Abteilungen leisten müssen, hat sich der Regionalverkehr mancherorts markant entwickelt. Der Halbstundentakt ist zum Standard geworden. In den Agglomerationen wird dieser oft zum Viertelstundentakt verdichtet, aber ländliche Gebiete blieben zurück. Auch deswegen, weil sich der Bund seit Einführung des Neuen Finanzausgleichs weniger an den Kosten des Regionalverkehrs beteiligt. Leider sind die Gelder des Finanzausgleichs nicht zweckgebunden und werden vielfach zum Steuerwettbewerb «missbraucht». So werden bei einigen Kantonen die in den ÖV-Budgets entgangenen Bundesgelder nicht durch NFA-Gelder kompensiert, was sich negativ auf die Entwicklung des Fahrplanangebotes in ländlichen Gebieten auswirkt. Diese Entwicklung sei an drei Beispielen aus der Ostschweiz dargelegt.

Taktlücke am Walensee

Zwischen 21 und 23 Uhr weist der Regionalverkehr am Walensee eine Taktlücke auf (die Verbindung Ziegelbrücke an 21.55 / ab 22.02 fehlt). Im Fahrplanentwurf 2008 und 2009



Näfels-Mollis mit der einzigen Haltekante.

Bild: hs

wurde dieser Zug neu aufgenommen. Nicht so im veröffentlichten Kursbuch. Was ist geschehen?

Pro Bahn hatte die Kantone im Rahmen der Vernehmlassung auf diesen Umstand aufmerksam gemacht. Recherchen ergaben auch, dass Bund, St. Gallen und Graubünden bereit wären, dieses Zugpaar zu

finanzieren. Die Bahnhöfe Mühlehorn und Weesen liegen im Kanton Glarus, weshalb dieser das Angebot mitbestellen muss. Da Glarus über ein äusserst knapp bemessenes ÖV Budget verfügt, verweigerte er zum wiederholten Mal seinen Anteil. Das hat zur Folge, dass Unterterzen, Walenstadt, Flums und Mels auf den spätabend-

lichen Stundentakt verzichten müssen, obschon ihr Kanton zu dessen Finanzierung bereit gewesen wäre!

Kompensationen nötig

Seit der Einführung des RE Glarner Sprinter (in der zweistündlichen Minimalvariante) und der Einführung des Busbetriebes Glarner Unterland haben Angebotsverbesserungen im Kanton Glarus hin und wieder Angebotskürzungen nach sich gezogen. Dieses Jahr hat es das Sernftal getroffen, wurden doch einige Kurse der Buslinie «mangels Frequenzen», so die Begründung, gestrichen. Besonders schmerzhaft ist, dass dies genau die Anschlussverbindungen zum Glarner Sprinter getroffen hat. Das ist der Förderung der Berggebiete abträglich. Und überdies: Im Kanton Glarus gibt es keine gesetzlichen Bestimmungen zur Fahrplanvernehmlassung – die Behörde kann das Angebot im Regionalverkehr also in eigener Regie festlegen.

Trendumkehr ab 2014?

Ende 2013 will der Kanton Glarus den Glarner Sprinter im Stundentakt fahren lassen und investiert viel in dessen Projektierung. Im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn ZH soll der Sprinter die ganze Woche über verkehren. Gegenüber dem aktuellen Fahrplan (Zweistundentakt Mo-Fr und je zwei Kurspaare Sa-So) entspricht dies einer Verdreifachung des Angebotes. Dies verlangt neue Wege zur Finanzierung, denn mit der gängigen Praxis ist das auf keinen Fall zu lösen. Da dürfen wir gespannt sein, ob die Politik bereit sein wird, notwendige Budgeterhöhungen zu bewilligen. **Hans Schärer**

Standortmarketing durch Service public

Kommentar

Lobbying heisst auch hier die Devise. Offensichtlich haben die Glarner Politiker noch nicht entdeckt, dass ein attraktives Angebot auf Bahn und Bus durchaus einen Faktor in der Standortgunst darstellt. Glarus wirbt zwar damit, dass in 55 Minuten von oder nach Zürich «gesprintet» werden kann.

Doch was nützt dies, wenn am Wochenende noch für die nächsten fünf (!) Jahre nur der Stunden-

takt auf der Bahn von Ziegelbrücke nach Glarus gilt und die SBB die Infrastruktur kürzlich so weit verschlankt hat, dass auch innerhalb des Kantons ohne massive Ausbauten der Bahnhöfe nie ein sauberer Halbstundentakt verwirklicht werden kann. Zum Standortmarketing gehören nicht nur tiefe Steuern, sondern auch ein guter Service public – eben der Halbstundentakt mit der Bahn – und dies nicht erst in fünf Jahren. Öffnet den reinen Spar-Politikern endlich die Augen! **wo**

Tschau Mirage

Nach mehr als vierzig Dienstjahren sind die Mirage-Triebzüge am 9. Dezember 2008 aus dem Betrieb genommen worden. Sie läuteten 1968 am rechten Zürichseeufer den Taktfahrplan ein und wurden als «Goldküstenexpress» bezeichnet.

Die RABDe 12/12-Triebzüge bestanden aus drei Wagen, die beiden äusseren waren der zweiten Klasse zugeordnet, in der Mitte befand sich das Erstkassabteil. Bis zu vier Züge konnten zusammengekuppelt und von einer Einheit aus gesteuert werden. Das Anfahrverhalten war dank Allachsantrieb rasant, ein Aufspringen auf den anfahrenden Zug nicht mehr möglich, die Zugbegleiter mussten vor der Abfahrt einsteigen. Deshalb erhielten sie in Anlehnung an die damals von der Luftwaffe beschafften Düsenjäger des Typs Mirage ihren Übernamen. Mit ihrer dunkelroten Farbgebung signalisierten sie ein neues Zeitalter und verdrängten die De 4/4- oder BDe 4/4-Pendelzüge und die lokbespannten Personenzüge mit Ae 4/7, Ae 3/6 oder gar mit den Be 4/6 Stangenmaschinen.

Erkennbar war der Zug zum einen an seinem damals als modern empfundenen Aussehen, aber auch am Bremsgeruch, der nicht geschätzt wurde – es stank. Die Mirages waren schnell, hatten viele Türen, die Fenster liessen sich weit öffnen und boten viele Plätze an. Allerdings stellten Erstkassapassagiere mit Verwunderung fest,



RABDe 510 «Mirage» in Zürich HB.

Bild: SBB

dass die Sitzeinteilung mit 2+2 Sitzen pro Abteil weniger Komfort belies als die bisherigen 2+1 Sitze. Schon bald wurde der kondukteurlose Betrieb – analog zum Tram – eingerichtet.

1990, mit der Einführung der Doppelstock-Züge Re 450 auf der Zürcher S-Bahn, verloren die Mirages ihr Einsatzgebiet auf der Meilener Linie. Sie wurden auf andere S-Bahn-Linien verteilt. Da wegen der grossen Zunahme an Fahrgästen nicht genügend Doppelstockfahrzeuge vorhanden waren, mussten die älteren Fahrzeuge – die Mirages gehörten dazu – dort einspringen, wo dies die Zahl der Fahrgäste und

der Fahrplan noch erlaubten, so auf der S 14 von Hinwil nach Zürich. Ab 2006 verdienten sie sich ihr Gnadenbrot auf der S 16 von Herrliberg via Flughafen nach Schaffhausen–Thayngen.

Während ihrer 40-jährigen Einsatzdauer haben die Mirages zuverlässig ihren Dienst erfüllt, zweimal waren sie innerhalb von zwei Monaten 1971 in Herrliberg und Uerikon von schweren Unfällen betroffen. 1996 wurden sie modernisiert und in die blau-grauen Farben der Zürcher S-Bahn umgespritzt. Nun stehen sie auf dem Abstellgleis und warten auf den Abbruch. **ks**

Glarnerland: Nur Hinketakt

Zwischen Ziegelbrücke und Linthal wurden die Bahnanlagen derart umgebaut, dass mit Reisezügen nur noch in Glarus und Schwanden gekreuzt werden kann. Das ist für zwei Züge pro Richtung und Stunde ausreichend, doch ist ohne neuerliche Investitionen kein exakter Halbstundentakt möglich. Hinter Glarus sind – ausser in Schwanden – alle Bahnhöfe auf ein einziges Durchfahrtsgleis reduziert und signalmässig zu Haltestellen umfunktioniert worden. Bis Glarus wurden die Personenanlagen so rückgebaut, dass nur noch eine Bahnsteigkante, allerdings behindertengerecht, genutzt werden kann. Im Störungsfall wären in Netstal noch Kreuzungen zwischen Reisezügen möglich. Spätestens dann, wenn der Glarner-Sprinter einmal stündlich verkehrt, wird dies die Fahrplangestaltung massiv erschweren. **hs**

Pragel-Bus fährt 2009

Im Info Forum 4/08 berichteten wir über die neue Buslinie vom Muotathal über den Pragelpass ins Klöntal. Von Juli bis Oktober verkehren vier Kurspaare und ermöglichen eine einmalige Rundreise mit dem ÖV durch unbekannte und urtümliche Landschaften der Schweiz (Kursbuch 60.510 / 72.504). **hs**

Ostwind mit neuen Billettautomaten

Seit Dezember 2008 werden Thurgau / St. Gallen / Appenzell flächendeckend mit Billettautomaten der neuesten Generation ausgerüstet. Mit dabei ist die Südostbahn für ihr ganzes Netz bis Einsiedeln und Arth-Goldau.

Die alten Tastenautomaten wurden ersetzt durch Automaten mit berührungsempfindlichem Bildschirm, auf wel-

chen die modernste Software läuft. Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten, Event- und Ausflugsstickets und vieles mehr können auch auf unbedienten Bahnhöfen rund um die Uhr gelöst werden. Es erstaunt deshalb nicht, dass der Selbstbedienungsanteil bei den Fahrkartenverkäufen schweizweit heute bei über 60 Prozent liegt.

hs



Neue Billettautomaten versprechen mehr Komfort.

Bild: SOB

Nicht nur vorübergehend doppelstöckig

S-Bahn Bern erhält bis 2013 Doppelstockzüge. Heute verkehren sie erst vorübergehend.

Die erfreuliche Nachfragesteigerung bringt die Rollmaterialpolitik mancher Bahnunternehmung arg durcheinander. Noch vor einem Jahr erklärte die BLS grossmundig, Doppelstockzüge für die S-Bahn Bern seien ihre Sache nicht. Völlig überdimensioniert in Schwachlastzeiten. Nun sind zum dritten Mal Doppelstöcker bei der BLS im Einsatz.

Anfang der 90er-Jahre verkehrten ein DPZ der SBB zwischen Bern und Belp, 2006 eine Komposition aus Luxemburg zwischen Thun und Freiburg. Für die fehlenden Lötschberger-Komposition mussten im Dezember 2008 eilends brandneue Doppelstöcker der DB-Regio aus Schleswig-Holstein herbeigeschafft werden. Diese verkehren wiederum auf der Berner S 1.

Erstaunlich

Die Notlösung kommt beim Publikum bestens an. Zwar fehlt der Niederflureinstieg, aber es gibt genügend Platz im Zug, er ist leise und verkehrt genauso pünktlich wie die bei den Reisenden nicht besonders beliebten Nina-Züge. Grosse Kleber weisen aber auf das vorübergehende Glück hin für die



Thun: Doppelstöcker auf der S 1 statt der zu kleinen Nina-Triebzüge.

Bild: wo

Fahrgäste auf der S 1. Offensichtlich hat auch in der Planungsetage der BLS ein Umdenken statt gefunden. Doppelstöcker sind nicht mehr tabu.

Zum Fahrplanwechsel 2013 sollen solche auf stark frequentierten Linien der S-Bahn Bern zum Einsatz kommen, so der neue BLS-Direktor, Bernard Guillelmon, in der Zeitung *Der Bund* vom 6. Januar 2009. Wahrscheinlich ein Umdenken zugunsten der Reisenden. Lange (einstö-

ckige) Züge im S-Bahn- oder Regio-Verkehr sind verspätungsanfällig als Doppelstöcker, denn die Reisenden warten auf den Perrons meist alle am gleichen Ort – in der Mitte beim Treppenaufgang unter dem sowieso zu kurzen Perrondach.

Pro Bahn freut sich ob diesem Schritt der BLS und teilt durchaus die Meinung von Guillelmon, welcher «sich die Frage stellt, ob ein Stehplatz von Ostermündigen nach Bern

nicht auch im Zug zumutbar ist». Über eine Fahrzeit von 5 bis 10 Minuten im Kerngebiet einer S-Bahn sind Stehplätze unvermeidlich, aber auf Strecken wie Winterthur-Zürich, Nyon-Genf oder Thun-Bern sollten auch in Stosszeiten ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stehen, speziell in der ersten Klasse. Wir freuen uns auf ebenso komfortable BLS-DTZ, wie sie die vorübergehend eingesetzten Züge der DB darstellen. **wo**

Ein grosser Förderer tritt etwas kürzer

Ulrich Sinzig ist nach 30-jähriger Tätigkeit als Direktor der Aare-Seeland-mobil (asm) Ende letzten Jahres in den «Unruhestand» getreten. Dabei war er nicht nur ein aktiver, umtriebiger, initiativer und kreativer Direktor, sondern er bekleidet auch noch zusätzlich das wichtige Amt des Vizepräsidenten des VR der SBB.

Nach der Gründung von Pro Bahn Schweiz war es insbesondere Ulrich Sinzig, der mit sei-

nem Unternehmen sofort Firmenmitglied bei uns wurde. Unvergessen bleiben uns auch die Arbeitstagungen an den Wochenenden, wo er mit Rat und Tat konkret mitgeholfen hat, Pro Bahn auf «die Schiene zu bringen». Kundinnen und Kunden waren und sind für Ulrich Sinzig immer die «raison d'être» für ein ÖV-Unternehmen, was überall selbstverständlich sein sollte, aber nicht überall durchscheint. Sein Be-



Bild: asm

ziehungsnetz hat uns viele Kontakte ermöglicht, seine Tür stand für uns immer offen.

Ich habe das grosse Bedürfnis, Ulrich Sinzig für diese lange Zeit der tollen Zusammenarbeit ganz herzlich zu danken. Ich freue mich sehr, dass seine Erfahrungen auch in Zukunft im europäischen Netzwerk des öffentlichen Verkehrs durch weitere Tätigkeiten erhalten bleiben. Danke Ueli!

Edwin Dutler

Hat der ZVV das Rafzerfeld vergessen?

Endlich ist nun die offenbar schon seit einigen Jahren existierende Liste der noch zu bedienenden SBB-Bahnhöfe im Gebiet des ZVV veröffentlicht worden. Wohl deshalb weist sie bereits Alterserscheinungen auf.

Bassersdorf erscheint als roter Bahnhof auf der Karte, der weiterhin durch Bahnpersonal zu bedienen sei. Schon seit mehreren Jahren kann sich der Kunde dieser Gemeinde mit mehr als 10 000 Einwohnern nur noch im avec-Shop zwischen Kaffee und Gipfeli kaufenden Leuten seine Fahrausweise besorgen. Auch bei den grünen Bahnhöfen erscheinen einige Ungereimtheiten: Jona war überhaupt noch nie bedient, Wila, Niederhasli, Hedingen und Rüslikon sind ebenfalls schon seit einiger Zeit nicht mehr besetzt. Frage: Was nützen solche Vereinbarungen, wenn sich der eine Partner, die SBB, offenbar nicht daran halten muss?

Beim Betrachten der Karte fällt auf, dass im Rafzerfeld keine bedienten Verkaufsstellen

mehr vorgesehen sind. Zwischen Bülach und Neuhausen verzichten die SBB auf jede Kundenberatung. An den beiden anderen Linien im Norden des Kantons Zürich sind immerhin Andelfingen, Seuzach (avec-Shop) und Ossingen (Stationshalterin) zumindest zeitweise noch bedient.

In der Presse wird zwar erwähnt, dass rund 70% der Fahrausweise schon jetzt am Automaten bezogen würden. Es fehlt aber jeder Hinweis, wer die Kunden beraten soll, denn nicht jedermann weiss exakt, welcher Fahrausweis nun der bestgeeignete für seine Reisebedürfnisse ist. Und nicht alle sind bereit, für eine telefonische Auskunft auf 0900 300 300 pro Minute Fr. 1.19 zu bezahlen!

Die Bahnkunden im Rafzerfeld fragen sich deshalb, ob sie einfach zu weit von Zürich entfernt seien und deshalb bei der Aufstellung dieser Liste vergessen gingen.

Echo von ennet dem Rhein
(Autor der Redaktion bekannt)



Snow'n'Rail: GA und Board passen zusammen.

Bild: SBB

Mit dem GA auf die Piste

Snow'n'Rail-Tickets für alle Snöber, Skifahrer, Schlittler sind ein Bestseller der Bahnen, speziell in diesem Winter. An verschiedenen Stellen bietet die Bahn ganz direkten Anschluss zum Wintersport, so in Unterterzen (Flumserberge), Klosters (Parsenn), Champéry (Portes du Soleil), Le Chable (Verbier), Linthal-Braunwaldbahn, Zweisimmen (Gstaad-Saanenland), Betten (Aletsch) oder Dieni (Sedrun). An andern Orten verbinden Skibusse den Bahnhof mit der Talstation einer Bergbahn. Pro-Bahn-Mitglieder kennen die besten dieser Angebote.

Noch nicht allen bekannt ist hingegen, dass am Bahnhof (nicht am Billettautomat) auch Snow'n'Rail-Tageskarten für GA-Inhaber gekauft werden können. Ausgestellt wird ein Gutschein lediglich für den Skipass, in der Regel mit 20% Rabatt und für Senioren gibt's zusätzliche 10%. Günstiger geht's nicht mehr und so bleibt noch ein Batzen übrig, um die obligaten Pommes frites im Bergrestaurant mit einem Glas Saft zu geniessen. Rückfahrt garantiert ohne Stress; kürzlich ausprobiert: von Meiringen bis Bern sogar inkl. Speisewagen. Nachahmen empfehlenswert. **wo**

Zürich HB – mehr Komfort beim Umsteigen dank der Passage Sihlquai

Die Durchmesserlinie in Zürich wirft ihre Schatten voraus. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurde die Passage Sihlquai in Betrieb genommen. Sie ersetzt den engen Durchschlupf zwischen Sihlpost und Sihlquai mit den steilen Trepenaufstiegen auf die Perrons.

Die Gleise 3–18, der S-Bahnhof Museumsstrasse (Gleise 21–24) und das Provisorium «Bahnhof Nebengewil» (Gleise 51–54) sind so optimal verbunden. Monitore und Abfahrtsanzeiger in der Passage zeigen wo der Zug fährt. Rolltreppen und Lifte erschliessen die Perrons, alles behindertengerecht. Umsteigen in Zürich HB hat damit auch

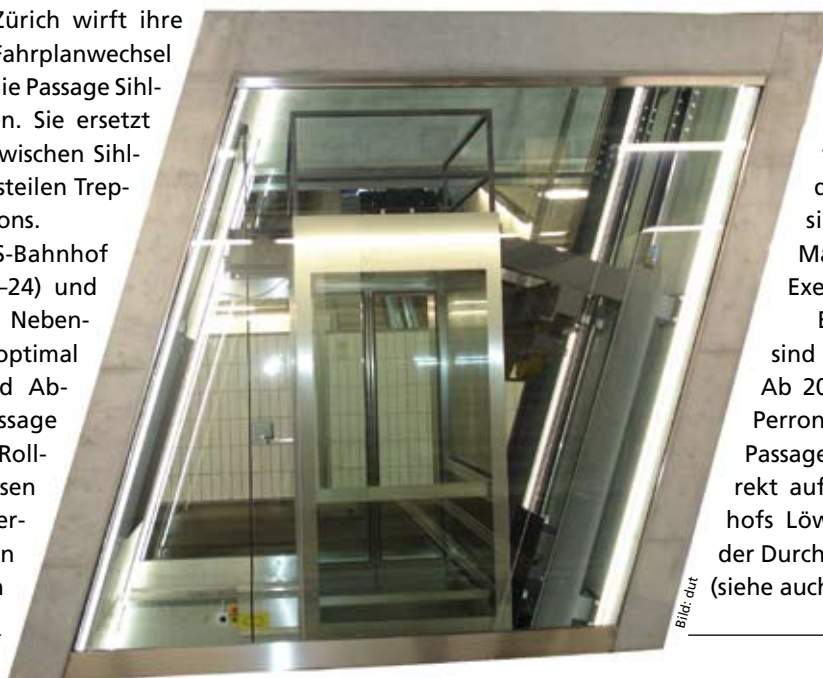


Bild: dut

bei langen Zügen viel von seinem Schrecken verloren und die angenehme Verbindung wird mithelfen, dass sich die Passagiere gleichmässiger im Zug verteilen. Machen Sie die Probe aufs Exempel.

Ein Kurosium: Zwei Lifte sind schräg eingebaut (Bild). Ab 2013 verbinden diese die Perrons der Haupthalle mit der Passage und führen weiter direkt auf die Perrons des Bahnhofs Löwenstrasse, welcher Teil der Durchmesserlinie Zürich bildet (siehe auch Artikel ZEB). **dut**

Engadin–Lombardei: Attraktive Rundreisen

Die umtriebige und innovative Abteilung öffentlicher Verkehr des kantonalen Amtes für Energie und Verkehr Graubünden arbeitet mit Bahnexperten, der RhB, PostAuto Schweiz und Trenitalia an neuen Projekten, um die Verbindungen per Bahn und Bus aus dem Engadin Richtung Lombardei und Venedig aufzuwerten. Ein Schritt dazu war die Einführung des Taktfahrplanes Milano–Tirano im letzten Dezember. In Zukunft soll aus dem Engadin eine reizvolle Veltlin-Bergell Rundfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bahn und Bus problemlos möglich sein: St. Moritz–Bernina–Tirano–Colico–Chiavenna–Maloja–St. Moritz. Italienern soll mit dem Taktfahrplan und kurzen Umsteigezeiten in Chiavenna aufs Post-



Rundreisen über die Bernina sollen noch attraktiver werden.

Bild: RhB

auto eine schnelle und bequeme Reise ins Engadin schmackhaft gemacht werden.

Gewinnen soll auch die Fortsetzung des Bernina-Express ins Tessin als neue Erlebnisfahrt. Anstatt mit dem Bus

der Bahnlinie entlangzufahren, könnte in Tirano der Zug bis Varenna-Esino genommen werden, dann kommt die kurze Schiffsüberfahrt auf dem Comersee bis Menaggio und per Bus wird Lugano erreicht.

Für die neu lancierte Verbindung St. Moritz–Südtirol–Verona–Venedig werden Alternativen zum heutigen mehrmaligen Umsteigen gesucht mit dem Ziel, mit nur zweimaligem Umsteigen vom Engadin aus die Lagunenstadt bequem zu erreichen. Möglich wäre dies mit einer RhB-Zugsfahrt bis Scuol-Tarasp, einer direkten Busfahrt über den Reschenpass nach Mals und einem attraktiven Direktzug von Mals via Meran–Bozen–Verona nach Venedig.

Es sind noch einige Hürden zu überwinden, bis diese Projekte realisiert sind. Die Motivation, den ÖV-Reisenden neue abwechslungsreiche Verbindungen zu bieten, sei aber bei allen involvierten Kreisen sehr hoch, heisst es aus dem Kreise der Beteiligten. **edi**

Bahnerlebnis pur!





Im Halbstundentakt entlang dem Bodensee.

Bild: Thurbo

Ostschweiz

Erfolgreiche und unerledigte Begehren

Im Raum St. Gallen verkehren auf der S 5 nach Weinfelden auch abends wieder Züge statt Busse. Zudem konnte der drohende Anschlussbruch in Gossau vom IC aus Genf auf die S 5 nach Winkeln und Bruggen verhindert werden. In der March verkehrt die Zürcher S 2 neu auch am Wochenende halbstündlich. Der schlecht ausgelastete Nachtbus von Zürich Bellevue (!)–Niederurnen–Chur wird durch einen Nightbird Chur–Pfäffikon SZ–Chur abgelöst mit Anschluss von resp. zur S-Bahn. Damit kann freitags/samstags auch um Mitternacht noch ab Zürich HB nach Chur gereist werden. Allerdings gehen die Anschlüsse ins Glarnerland verloren.

Ausserhalb unserer Fahrplanbegehren sind weitere Verbesserungen zu vermelden: Täglicher Halbstundentakt auf der Seelinie auch zwischen Stein am

Rhein und Kreuzlingen und weitere Verbesserungen im übrigen Netz von Thurbo. Zudem wird das Nachtnetz «Nachtwind» ab St. Gallen ausgedehnt. Postauto Schweiz bietet neu im Sommer stündliche Schnellbusse von Chur nach Bellinzona (im Winter nur zweistündlich). Eine gute Alternative zu den CIS/ICN-Verbindungen über den Gotthard.

Trotz dieser Erfolge wird uns die Arbeit nicht ausgehen, speziell im Raum Walensee-Glarnerland. Stichworte: abendliche Taktlücke Ziegelbrücke–Sargans; Öffnen der Leerfahrten des Glarner-Sprinters am Wochenende für das Publikum sowie die Rückverlegung der abendlichen Buskurse Schwanden–Linthal auf die Schiene und ein Rufbusangebot für den Kerenzlerberg nach Betriebsschluss des Linienbetriebes.

ms

Bauen und Feiern bei der RhB

Sanierung Tasna-Tunnel und Umbau Bahnhof Scuol-Tarasp. Landwasserviadukt mit Christo?

Der Tasna-Tunnel bei Ftan im Unterengadin stellt sich durch die schwierigen Baugrundverhältnisse den Sanierungsplänen der RhB in den Weg. Statt in Etappen wird nun von April bis November 2009 die Strecke von Ardez bis Scuol gesperrt und im Tunnel rund um die Uhr gearbeitet.

Gleichzeitig kann dadurch ein weiteres Umbauprojekt realisiert werden. Der Bahnhof Scuol-Tarasp – mit praktisch unveränderten Gleis- und Perronanlagen seit 1913 – erhält zeitgemässe Publikumsanlagen und bequeme Einstiegsverhältnisse. Hoch anzurechnen bleibt der RhB, dass kein radikaler Rückbau der Gleisanlagen stattfindet. Sogar die Drehscheibe bleibt erhalten, womit weiterhin die beliebten Dampfzüge ins Unterengadin verkehren können, denn Schlepptenderloks wie die wunderschönen G 4/5 sollten auf der Strecke immer vorwärts verkehren.

Scuol immer erreichbar

Während der Streckensperre im Engadin wird durch Postauto Schweiz ein effizienter Busersatz von Ardez nach Scuol betrieben. Dieser Unterbruch wird lediglich im elektronischen

Fahrplan publiziert, die Anschlüsse seien aber garantiert, so die RhB. Container und Wechselbehälter werden in Zernez statt Scuol auf die Strasse umgeschlagen, wo ebenfalls leistungsfähige Krananlagen bereitstehen.

In die gleiche Zeit fällt die Sanierung des Wahrzeichens des Unesco-Welterbes Albula-Bernina. Der Landwasserviadukt bei Filisur wird von März bis November eingehüllt. Ob da Christo seine Hand im Spiel hat, ist nicht bekannt, doch die RhB plant verschiedene Aktionen rund um diese spektakuläre Baustelle.

Feiern auch bei Filisur

Nach den grossen Arbeiten sind Feierlichkeiten angesagt. Am 22. November 2009 werden die Wiedereröffnung des Tasna-Tunnels und der umgebaute Bahnhof Scuol-Tarasp zusammen mit dem zehnjährigen Jubiläum der Vereina-Linie gefeiert. Bereits am 5. Juli wird die Strecke Davos–Filisur mit dem imposanten Wiesener-Viadukt 100 Jahre alt.

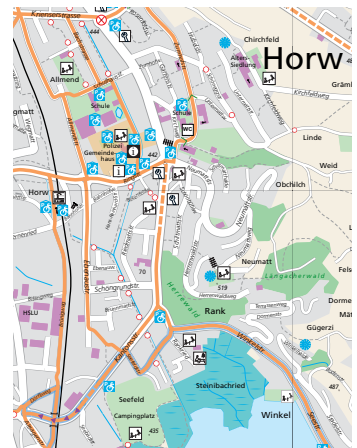
Auch das wird Gelegenheit sein für ein sympathisches Fest entlang der Kleinen Roten.

edi

Zentralschweiz

Mobilitätskarte Luzern

«MAP Luzern» ist eine Mobilitätskarte für die Region Luzern und umfasst, in einer Plastikhülle verpackt, eine Velokarte, eine Fussweg- und ÖV-Karte sowie eine Servicebroschüre. MAP kostet Fr. 14.– und ist bei den VBL-Verkaufsstellen und im Buchhandel erhältlich oder unter www.mapluzern.ch.



Fussgängerrouen Horw.

Grafik: MAP

 <p>Ihr Dienstleister im schienen- gebundenen Personen- und Güterverkehr</p> <p>MEV Schweiz AG Independent Railway Services</p> <p>Steingraben 42 CH-4051 Basel</p> <p>Tel. +41 (0)61 295 50 50 Fax +41 (0)61 295 50 59 info@m-e-v.ch www.m-e-v.biz</p>	 <p>Ihr Dienstleister für die Sicherung von Gleisbaustellen mit massgeschneiderten Lösungen</p> <p>Infra Safety Services Schweiz AG</p> <p>Steingraben 42 CH-4051 Basel</p> <p>Tel. +41 (0)61 228 75 55 Fax +41 (0)61 228 75 58 info@infrasafetyservices.ch www.infrasafetyservices.ch</p>
--	---

Bahntarife – tariffe ferroviarie – tarifs ferroviaires

Ihre Meinung ist gefragt

Wie sollen die Bahntarife in der Schweiz weiter entwickelt werden? Lineare Erhöhungen, nachfrageorientierte Staffe- lung, mit Sitzplatzgarantie in der 1. Klasse, Zuschläge zur Hauptverkehrszeit oder Rabatt für Fahrten um 10 Uhr, Abschaffen von Seniorenrabat- ten, höhere Familienermäss- igungen etc. Pro Bahn Schweiz wird sich zu diesen Themen ver- lauten lassen. Je mehr Mei- nungen unserer Mitglieder wir kennen, desto wertvoller. Ihre Stellungnahme bis Ende März freut uns.

pbs

Il Suo parere ci è sollicitato

Come procedere con le tariffe ferroviarie in Svizzera? Aumen- ti lineari, scaglionamenti legati alla domanda, con garanzia di posto a sedere nella 1a classe, supplemento durante le ore di punta oppure sconti per corse alle ore 10, abolizione dei ribas- si per la 3a età, riduzioni più alte per famiglie ecc. Pro Bahn Svizzera si farà sentire in merito e più che raccogliamo i pareri dei nostri soci meglio è. Ci ralle- griamo della Sua presa di posi- zione entro fine marzo.

pbs/rh

Votre opinion nous interesse

Comment les tarifs ferroviaires en Suisse doivent-ils se déve- lopper à l'avenir? Augmenta- tions linéaires, échelonnement lié à la demande, avec garantie de places assises en 1ère classe, suppléments aux heures de pointes ou rabais pour les cour- ses à 10 h, suppression des ra- bais pour le 3^e age, réductions plus élevées pour familles, etc. Pro Bahn Suisse va devoir s'ex- primer à ce sujet. C'est avec plaisir que nous attendons vos opinions jusqu'à la fin mars.

pbs/om

Mail: info@pro-bahn.ch oder Post: Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich.

18. April 2009: Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

Die diesjährige DV von Pro Bahn Schweiz findet am Samstag, 18. April im Appenzellerland statt, organisiert von der Sektion Ostschweiz.

- Treffpunkt I: 10.00 Uhr Bahnhof Herisau: Besichtigung der Betriebsleitstelle SOB, Weiterfahrt mit der AB nach Urnäsch. Das neue Reka-Feriendorf und das Appenzeller Brauchtums-Museum öffnen ihre Tore für uns.
 Treffpunkt II: 12.30 Uhr Restaurant Krone Urnäsch, Mittagessen
 Treffpunkt III: 14.00 Uhr DV – statutarischer Teil bis ca 16 Uhr

Willkommen sind alle Mitglieder von Pro Bahn Schweiz. Stimm-, Wahl-, Antragsrecht haben nur die von den Sektionen nominierten Delegierten. Interessierte melden sich bis **1. April** 2009 schriftlich oder elektronisch an.

Anmeldetalon Pro Bahn-Delegiertenversammlung

vom 18. April 2009, Pro Bahn Schweiz in Urnäsch (Delegierte durch Sektionen angemeldet).

- Ich nehme teil am:
- Vormittagsprogramm – Besichtigungen
 - Mittagessen
 - statutarischen Teil als Gast

Zutreffendes ankreuzen und den Talon bis 1. April 2009 einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Postfach 50, 3323 Bärswil, oder Mail an: chriharo@gmx.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ/Ort _____

Gönner Pro Bahn

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



BERN MOBIL



SOB SÜDOSTBAHN



gs graphic-studio

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

Gemeinden

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

Pro Bahn zu Gast ...

... bei der Zentralbahn

Am 8. November wurden Pro Bahn-Mitglieder bei der Zentralbahn in Stansstad von Martin Röthlisberger, Leiter Infrastruktur, und Peter Furrer, Leiter Betriebsführung, begrüsst.

Herr Röthlisberger informierte über aktuelle und zukünftige Projekte der Zentralbahn. Neben den Grossprojekten, Tieflegung Einfahrt Luzern und Doppelpurausbau zwischen Luzern und Hergiswil sowie dem im Bau stehenden Tunnel nach Engelberg werden bis im Dezember 2013 folgende Projekte realisiert: Ausbau der Kreuzungsstationen Dallenwil und Brienzwiler, Wiederinbetriebnahme Kreuzungsstation Käppeli, Sanierung einer Vielzahl von Bahnübergängen auf der Strecken Engelberg-Hergiswil-Gis-

wil. Um das Fahrplankonzept 2013 fahren zu können, braucht es auch neues Rollmaterial. So werden die fünf bestehenden Kompositionen des IR Luzern-Interlaken durch vier neue Zugsgarnituren abgelöst. Das S-Bahn-Angebot auf den meter-spurigen Linien von Luzern aus soll mit fünf zusätzlichen Kompositionen weiter verstärkt werden.

Herr Furrer beleuchtete den Betrieb der Leitstelle näher. Dreizehn Fahrdienstleiter überwachen und leiten täglich von 04.30 bis 01.25 Uhr den Zugverkehr. Im Einsatz sind gleichzeitig drei Fahrdienstleiter für die Betreuung der beiden Sektoren Nord und Süd Richtung Engelberg und Interlaken. Ihre Aufgabe ist in erster Linie, den Sollzustand des Bahnverkehrs aufrecht zu erhalten und die-



Leitstelle zum Beispiel in Stansstad.

sen im Falle einer Störung raschestmöglich wiederherzustellen. Störungen können vielfältiger Natur sein, z. B. Stellwerkstörungen, Rollmaterialstörungen, Naturereignisse, Personen auf Gleisen etc. Ganz zentral für Pro Bahn: Die Kundeninformationen müssen auch bei Störungen rechtzeitig sichergestellt sein.

Die Besichtigung wurde mit einem Apéro abgerundet. Besten Dank der Zentralbahn, insbesondere den Herren Röthlisberger und Furrer für den interessanten Vormittag.

Marcel Homberger

... bei der Südostbahn

Besichtigung des Service-Zentrums Samstagern der Südostbahn am 22. November.

Trotz beinahe hochwinterlichen Verhältnissen brachte der Flirt-Triebzug der SOB 25 interessierte Mitglieder der Sektion Zürich über die 50%-Rampe in die Hauptwerkstätte, oder eben das Service-Zentrum, der drittgrössten schweizerischen Normalspurbahn. In seiner Begrüssung kam Livio Jolli auf die Besonderheiten des Betriebes der SOB zu sprechen, welche den Voralpen-Express (VAE) zwischen Luzern und Romanshorn und S-Bahn-Linien im Toggenburg, am oberen Zürichsee und in der Innerschweiz betreibt. 2013 soll mit der Ringlinie der S 4 von St. Gallen aus rund um den Säntis eine starke

Erweiterung des Betriebes vollzogen werden.

Bei der anschliessenden Besichtigung wurde klar, wie stark die SOB mit ihrer Lehrwerkstatt auf die Bedürfnisse der Lehrlinge eingeht und die Grundlagen des Handwerks vermittelt. In diesem Service-Zentrum werden die grossen Fahrzeugrevisionen an der Flotte durchgeführt. Dies wurde am beinahe vollendeten Umbau eines Steuerwagens für den VAE eindrücklich vorgeführt; beeindruckend die komplett neue und komfortable Inneneinrichtung.

Die SOB übernimmt auch Fremdaufträge. Die letzten von 93 zwei- und vierachsigen neu ausgestatteten und postgelb bemalten Paketpostwagen stehen bereit zum letzten Schliff. Nach einer eindrücklich kurzen

Durchlaufzeit von 16 Tagen in der Werkstätte werden sie wieder dem Betrieb übergeben.

Daneben erstrahlt ein Stadler-Flirt im eleganten SOB-Silber-Rot-Design. Im Cockpit juckt es einen förmlich, den Fahrschalter auf Start zu stellen. Nur die Angst, vom bekannten Stadler-Anfahrt-Kick durch das geschlossene Werkstatttor gedrückt zu werden, hält uns davon ab ... Die gelungene Besichtigung wurde stillvoll beendet mit einem Umtrunk im Bahnhof-Buffet. Pro Bahn Zürich bedankt sich bei Livio Jolli und Karl Isler für den nicht so selbstverständlichen Samstagnachmittag-Termin. Aber Hand aufs Herz: welcher Wochentag wäre besser geeignet gewesen – in Samstagern?

Felix G. Graf

Erfolgreiche Werbung

Überzeugt vom Einsatz von Pro Bahn für einen besseren Kundennutzen im ÖV? Dann sagen Sie dies weiter, denn je mehr Mitglieder, desto stärker kann Pro Bahn auftreten. Weiterempfehlen lohnt sich, denn es winkt ein Gewinn einer Tageskarte 1. Klasse. 2008 sind folgende fünf Mitglieder für ihren Werbeeinsatz belohnt worden:

- Alois Spichtig, Sachseln
- Anand Anwader, Opfikon
- Albert Kündig, Münsingen
- Urs Schaffer, Zürich
- Claudio Pusterla, Stein a.R.

21 neue Mitglieder konnten 2008 so gewonnen werden. Herzlichen Dank für Ihren Einsatz.

Marcel Gsell

Mitgliederverwaltung

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

OSTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

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



Herzliche Gratulation

FLUX – Auszeichnung für Bahnhof Baden

Die Stadt Baden hat im Bahnhof und dessen Umgebung starkes wirtschaftliches Potenzial geschaffen und genutzt. Ein leistungsfähiger Verkehrsknoten war Voraussetzung für diese Entwicklung. Schnellzuglinien, regionale und S-Bahnlinien werden durch PostAuto-Linien ergänzt. Das städtische und regionale Busangebot optimiert das Angebot.

www.postauto-movimento.ch



FLUX – der goldene Verkehrsknoten

Die PostAuto Schweiz AG und der Verband öffentlicher Verkehr zeichnen mit dem FLUX jährlich einen Verkehrsknoten aus. Der Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und die Wichtigkeit einer sichergestellten Transportkette werden dadurch hervorgehoben.

Preisträger FLUX 2007 Bahnhof Visp, 2008 Bahnhof Baden. Die Verleihung FLUX 2009 zum Thema «Intermodalität» findet am 12. November in Bern statt.

Die gelbe Klasse. **PostAuto**
DIE POST

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen.

«Cisalpino: Bahnpassagiere wollen ein schnelles Ende»



Zitat gelesen am Silvester 2008 auf Seite 7 in der grössten Zeitung der Schweiz, der **Pendlerzeitung «20 Minuten»**. «Zwischenstand einer Umfrage von Pro Bahn Schweiz» ...und ein klares Statement des Vizepräsidenten zur Situation von Cisalpino.

Pro Bahn Schweiz lässt sich vernehmen. Je mehr Unterstützung wir erhalten, desto besser. Haben Sie den Artikel auch gelesen und gedacht, ja, da muss ich dabei sein? Oder haben Sie geschmunzelt – ja, die vertreten genau meine Interessen?

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

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

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

Vorname / Name _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

- Einzelmitglied, CHF 45.–
- Studenten, CHF 20.–
- Gemeinden, CHF 200.–
- Partnermitglied, CHF 25.–
- Vereine / Verbände, CHF 100.–
- Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–
- Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.