

Forum



Pro Bahn Schweiz: Die Interessenvertretung der Bahn-, Tram- und Busbenutzer
www.pro-bahn.ch



Bild: woEasyJet

Bahnverkehr international

Warten auf den versprochenen Zug? Railteam – Railjet – Easyjet:
Ein aktuelles Dossier zu einem heissen Thema, ab Seite 3



Edwin Dutler
Präsident
Pro Bahn Schweiz

Bahn: International?

Wiederum werfen wir einen kritischen Blick auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Die «Weltmeister im Bahnfahren» stellen nicht höhere Erwartungen an internationale Verbindungen als an nationale: attraktives Angebot im Takt, optimale Anschlüsse und durchgehende Tarife. Dazu Pünktlichkeit, ein zuverlässiger Service mit motiviertem Personal und komfortable Fahrzeuge.

Einfach oder doch nicht? Internationale Zugläufe bleiben für alle Bahnen in Europa das ungeliebte Kind. Kapazitäten und Kosten zwingen den internationalen Verkehr in der Schweiz in den nationalen Takt. Deshalb sind

Ce numéro nous emmène sur les voies transfrontalières, sur lequel nous posons un regard critique. Les «champions du monde des déplacements en train», on le constate, n'exigent pas davantage aux relations internationales qu'aux relations nationales: une offre attrayante à cadence régulière, des correspondances optimales et des tarifs uniques. Ainsi que des trains ponctuels et confortables et un service fiable avec des employé-e-s motivé-e-s. C'est simple, non?

Sur le terrain, les trains internationaux restent les mal-aimés de toutes les compagnies de chemin de fer européennes. Les capacités et

Qui lanciamo uno sguardo critico sulle connessioni ferroviarie transfrontaliere. I «campioni nell'uso della ferrovia» non hanno esigenze più alte per collegamenti internazionali che non nazionali: offerte attraenti cadenzate, coincidenze ottimali, tariffe armonizzate. In più puntualità, servizio affidabile con personale motivato e vetture confortevoli. Sembra semplice o no? Eppure convogli internazionali sembrano essere il figlio poco stimato da tutte le ferrovie in Europa.

Capacità e costi obbligano il traffico internazionale inserirsi in Svizzera nel sistema caden-

zauch hiesige Reisende täglich von dessen Unzulänglichkeiten betroffen. Besserung ist kaum in Sicht, mit Schönreden ändert sich nichts.

Im europäischen Fahrgastverband EPF ist der grenzüberschreitende Verkehr ein Dauerthema. Projekte wurden erarbeitet und den Bahnen unterbreitet, doch meist kommentarlos in die unterste Schublade verbannt. Einziger Erfolg: Mit den neuen Fahrgastrechten werden die Entschädigungen bei Verspätungen deutlich erhöht. Aber Geld allein macht nicht glücklich – ein attraktives Angebot ohne Verspätungen wäre uns lieber.

les coûts forcent le trafic international en Suisse à entrer dans le moule de la cadence nationale. Les voyageurs en subissent quotidiennement les désagréments. Pas d'améliorations en vue, et rien ne sert de vouloir nous dire le contraire.

Au sein de l'Association européenne des associations d'usagers (EPF), le trafic transfrontalier n'en finit pas de faire parler de lui. Des projets d'amélioration ont été élaborés et soumis aux chemins de fer. Le plus souvent, ils ont fini aux oubliettes sans commentaire. Seul succès obtenu: une hausse considérable des indemnités en cas de retards.

zato nazionale. Perciò i suoi disguidi si fanno anche sentire per viaggiatori nell'interno del paese. Non c'è nessun miglioramento in vista, solo con belle parole non si cambia niente.

Soggetto permanente per la Federazione europea passeggeri EPF è il traffico transfrontaliero. Progetti sono stati elaborati e sottoposti alle ferrovie che li hanno relegati senza commento nel cassetto più basso. L'unico successo sono gli aumenti massicci di rimborsi in seguito a ritardi. Ma solo con i soldi non c'è felicità – preferiremmo un'offerta attraente senza ritardi.

Inhalt

Schwerpunkt

Railteam – Railjet – Easyjet.....	3
Mehr Marketing als Kundenutzen	7
Verbesserungen international möglich?	8
Schlaf gut!	10
Vorsicht, eine Zugfahrt!.....	11
«Railjet schon bald wie Cisalpino»?.....	12

Hintergrund

Bahnhof-Patenschaft	13
Treue Kunden zur Kasse bitten...14	
Reisen hinter Raster-Gittern.....	15

Regional

Salü RhB – Bahnhof Scuol.....	16
Ticino Trasporto pubblico 2010...18	
Bargen.....	20

Pro Bahn intern

MV – DV 2010.....	22
Clinch für die S2	23

Impressum

Infoforum 1/10, Versand: 12. März

Herausgeber

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Edwin Dutler (dut), Edith Dutler (edi)
Hans Rothen (hr), Urs Schaffer (us),
Kurt Schreiber (ks)

Korrektorat

Yvonne Schär
4900 Langenthal
yschaer@sunrise.ch

Traduction/Traduzione

Irène Minder (im), Roger Hasler (rh)

Inserate und Druck

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

Grafisches Konzept

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

Layout

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

Auflage

2500 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband,
Europäischer Verband für die
Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/10 Inserateschluss	18. Juni 7. Mai
InfoForum 3/10 Inserateschluss	17. September 13. August
InfoForum 4/10 Inserateschluss	10. Dezember 5. November



Der Railjet, die österreichische Lösung für die Bahn von morgen.

Bild: ÖBB

Railteam – Railjet – Easyjet

Der internationale Bahnverkehr schwankt zwischen Trauerspiel und Marketingoffensiven. Jede Bahn mit eigenem Konzept, erfolgsmaximiert dank Platzbewirtschaftung wie beim Flugverkehr und Punkt-zu-Punkt-Tarifen. Liberalisierung verspricht mehr Einzellösungen. Wenig Chancen für Reisende auf zusammenhängenden langen Bahnreisen in Europa. Umsteigen und neues Billett lösen – so lautet heute die Devise.

«Building the best low fare airline in the world – Europe No.1 air transport network» – un schwer zu erkennen, zu welchem Name dieser Slogan gehört. «Reiseinformationen verbessern: Einfacher und schneller Zugang zu Fahrplänen, zur Verfügbarkeitsabfrage und zum Kauf von Fahrkarten ...» ist unter «www.railteam – unser Engagement» zu finden.

Railteam bummelt

«Europas Bahnallianz fährt im Bummeltempo» und «Railteam, die Allianz der europäischen Hochgeschwindigkeitszüge, kann das Herzstück der Kooperation nicht verwirklichen: den Ticketverkauf auf einer gemeinsamen Webseite». Beides Zitate

aus Schweizer Zeitungen Ende November 2009. Wer mit der Bahn im Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) von Brüssel via Köln, Basel, Milano nach Florenz fahren will, gibt bald auf. Thalys und ICE bis Basel sind separat zu buchen, durch die Schweiz gibt's den Stundentakt und ganz finster wird's südlich davon, denn Trenitalia hält sich vornehm ausserhalb des Railteams, obschon seit Dezember 2009 Eurostar-Italia als HGV-Zug von Mailand nach Florenz und weiter bis Neapel saust.

Sonderzüglein Railjet

Die Website von Railteam verspricht ab 2010 auch eine Verbindung Zürich–Wien mit 230 km/h.

Weil die ÖBB viel zu viele Taurus-Loks beschafft hat, wurde flugs ein spezieller Zug dazu gebaut, eben der Railjet. Dreiklassig zwar, doch am Arlberg auf der einspurigen Strecke mit 30‰ Gefälle auch nicht schneller als 70 km/h unterwegs. Mit den fast 90 Tonnen schweren Loks kann ebenso wenig bogenschnell gefahren werden. Bleibt nur zu hoffen, dass dieser Schienenjet pünktlicher verkehren wird als die bisherigen Eurocity der ÖBB, wie der Transalpin, welche locker im Dreivierteltakt, aber sehr taktlos des Öfters mit drei Viertel-Stunden Verspätung in Zürich eingetroffen sind. Der Railjet hat dafür deutlich weniger Plätze als die heutigen EC-Züge und beför-

dert auch keine Fahrräder mehr, dafür gibt's die Premium-Class mit saftigem Aufpreis.

Nahtlos fügt sich die Nachricht ein, wonach die 40-jährigen SBB-Eurofima-Erstklasswagen immer noch als «Abgasfilterwagen» in den EC-Zügen von Zürich nach München verkehren, damit durch das Allgäu hinauf die Klimaanlage der moderneren Wagen nicht alle Abgase der röhrenden Dieselloks einsaugt. Für die Elektrifizierung dieser Linie sind die Gelder bewilligt. Ob dereinst die Züge wirklich ohne Lokwechsel und Spitzkehre in Lindau verkehren, dazu ist das letzte Wort wohl noch nicht gesprochen.

Fortsetzung auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

ICE-T tilt

Oder die Jammergeschichte der sich neigenden ICE-Züge zwischen Zürich und Stuttgart, für welche das bogenschnelle Fahren durch das deutsche Eisenbahnbundesamt nach wie vor nicht zugelassen ist, weshalb viele Anschlüsse in Stuttgart flöten gehen.

Andere Geschichten zu Bahnfahrten über Europas Grenzen lassen sich zuhauf aufzählen. Europa wächst zusammen, Schengen macht Grenzen verschwinden, aber die Bahnen erschweren nahtloses Reisen über die Grenzen je länger, je mehr. Trotz Lippen- und Marketingbekenntnissen aus den Chefetagen, welche primär zur Konkurrenz auf der Strasse und in der Luft eine Alternative bieten sollten. Meist behaupten die CEOs eher sich selbst als das Wohl der Kunden. Die «Staatsbahnen» wehren sich mit Händen und Füssen für ihre Monopole innerhalb der Landesgrenzen, lassen durch die landeseigene Fahrzeugindustrie und mit gütiger Mithilfe der Zulassungssämter Fahrzeuge entwi-

ckeln, die zwar theoretisch frei durch Europa zirkulieren könnten, dies aber nicht tun. Die Steigungen der bürokratischen Hürden und die monozentrischen An- und Absichten sind schwer zu überwinden.

Service public verabschiedet

Entgegen aller Prospekte ist es eine Tatsache, dass sich die europäischen Bahnen vom Service public für internationale Bahnreisen fast total verabschiedet haben. Das Schlimmste dabei: Die verantwortlichen Akteure der Bahnen kennen ihre eigenen internationalen Produkte

kaum aus persönlicher Erfahrung. Auch die Vertreter von Railteam – Ausnahme die schweizerische Delegation – benützen zu den Sitzungen regelmässig das Flugzeug, der Zug sei viel zu umständlich. Notabene trotz Freifahrtscheinen für diese Personen.

An der letzten Jahrestagung des Europäischen Fahrgastverbandes wurden den Vertretern von Eurostar zwei Wünsche unterbreitet. Direktzüge zwischen London und weiteren europäischen Städten und Nachtverbindungen zwischen dem Kontinent und

Grossbritannien würden einem Bedürfnis entsprechen. Kommt nicht infrage, so die lakonische Antwort, denn einzig volle Züge zwischen ausgewählten Städten brächten eine gute Rendite.

Railteam unprofessionell

Zurück zur Webseite von Railteam. Im Streckenplan wird als schnellste Verbindung Zürich–München die Zeit von 6 Std. 37 Minuten angegeben. Kein Wunder, denn die Reise führt über Basel–Mannheim–Stuttgart. Der direkte EC via Lindau benötigt 4 Std. 12 Min. Die schnellste Verbindung Zürich–Lyon wird mit 6 Std. 14 Minuten via Basel–Mulhouse offeriert; via Genf sind's 4 Std. 43 Minuten. Und zwischen Zürich und Stuttgart bietet Railteam gar keine Verbindungen. Wer sich über Eisenbahn-Banausen amüsieren möchte, dem bietet diese Webseite ein echtes Vergnügen.

Als Hauptziel wollte Railteam eine einheitliche Plattform kreieren, um alle HGV-Züge der Mitglieder über Internet buchen zu können. Fazit nach langjähriger Arbeit: ex-



ICE und TGV friedlich vereint in Paris-Est.

Bild: dut

Le succès du TGV franco-suisse

Sept lignes de chemin de fer font le lien entre la Suisse et la France – elles étaient pas moins de neuf autrefois – et des liaisons TGV existent sur quatre d'entre elles. Genève, Lausanne et Berne étaient les premières destinations étrangères du réseau à grande vitesse français, il y a plus de vingt-cinq ans et depuis, ce réseau a été développé continuellement. Ce développement s'est toutefois fait au détriment des relations express ordinaires, qui ont pratiquement disparu sur les lignes entre la Suisse et la France, de jour comme de nuit. Et alors que Paris connaît des relations toujours plus fréquentes, les destinations situées sur la Côte d'Azur et dans le Languedoc doivent se contenter d'une relation quotidienne unique. La SNCF et les CFF ont créé ensemble la société Lyria il y a longtemps déjà, un mo-

dèle d'affaires qui s'est révélé judicieux. Dès l'été prochain, les accompagnatrices et les accompagnateurs de train suisses resteront à bord des rames jusqu'à Paris et ne descendront plus à Dijon comme à présent, alors que leurs collègues français poursuivront la route jusqu'à Zurich. Invoquant la rentabilité, la liaison Paris–Berne via Dijon ne connaîtra plus qu'un train direct par jour. En décembre dernier, une solution de remplacement a été trouvée in extremis pour néanmoins assurer des liaisons complémentaires, par la mise en place d'un service Regio-Express, qui effectuera la navette entre Neuchâtel et Frasne (horaires sur www.cff.ch). D'ici deux ans, un modèle identique devrait voir le jour à partir de Bienne et Delémont, avec changement à Belfort-Montbéliard, pour rejoindre le TGV Rhin-Rhône.

La «ligne des Carpates» Bellegarde–Bourg en Bresse est actuellement en rénovation, notamment grâce à l'appui financier de la Suisse; ainsi, l'entreprise Furrer&Frey de Berne assure p. ex. la pose d'un rail conducteur dans les tunnels, sur le modèle qui existe dans le tunnel du Simplon. Ces travaux permettront de relier Genève à Paris en 3 h 10 depuis décembre 2010.

Pour aller à Paris, le TGV est le moyen de transport rêvé! Ce slogan montre que des trains rapides, une offre attrayante et des relations fiables (sauf en cas de grève) permettent de recruter une clientèle pour le rail dans le trafic international. Celles et ceux qui désirent se rendre à Munich, Vienne ou Florence ne peuvent que rêver de telles conditions (voir l'article principal en allemand).



Eurostarzüge in London St. Pancras warten wohl den «richtigen» Schnee ab.

Bild: dut

trem teuer und zu kompliziert. Das erstaunt wenig, denn ein effizientes Yield-Management der Plätze (maximale Belegung bei optimalem Preismix für das Unternehmen) generiert täglich andere Fahrpreise, auch bei Eurostar. Für den Autor ergab es sich, dass ein einfaches Billett London–Paris am Sonntag teurer zu stehen kam als ein Open-date-round-trip-ticket (= gewöhnliches Retourbillett). Merke: Die Fluggesellschaften machen's vor.

Nicht mehr durchgehend

Europäische Abkommen ermöglichten einst durchgehende Bahnbillette von Stockholm bis Palermo. Im Zeichen der Liberalisierung und der Renditeoptimierung sind solche Bequemlichkeiten auf der Strecke geblieben. Für jeden HGV-Zug oder jede Marketingallianz (siehe Artikel Seite 7) werden nur noch Punkt-zu-Punktstarife, wenn möglich an Datum und Zuglauf gebunden, ausgegeben. Zug- oder Datumwechsel nur gegen happigen Aufpreis und je nach Buchungsdatum bezahlt man für ein und denselben Zug bis zum doppelten

Fahrpreis. Speziell für Gruppenreisen oder Maturaklassen ein äusserst mühsames Unterfangen. Die Car konkurrenz lacht sich ins Fäustchen. Dafür darf man je nach Gesellschaft Lounges benützen, Clubmitglied werden oder Bahnmeilen sammeln.

Ende 2009 erklärte Richard Brown, Präsident von Railteam, vollmundig: «Seit der Gründung unserer Allianz (2007) konnten wir die Reisequalität für unsere Fahrgäste in ganz Europa entscheidend verbessern.» Personen, welche öfter per Bahn in Europa unterwegs sind, stellen – wohlwollend gesagt – fest, dass jeder zweite bis dritte internationale Zug verspätet ist und Anschlussbrüche an der Tagesordnung sind. Pünktlichkeit und klare Bahn-tarife sind anscheinend keine Reisequalität. Vergleiche auch die Ankunftsbildschirme in Zürich HB oder Basel SBB.

Revolutionäre Worte

Da tönt es fast revolutionär, wenn der SBB CEO anlässlich des Spatenstichs zur zweiten Rheinüberquerung in Basel davon spricht, ob wirklich alle

Fernverkehrszüge Schweiz–Deutschland in Basel zweimal anhalten müssten. Es ist offensichtlich: von Basel Badischer Bahnhof direkt nach Zürich, Bern oder Luzern zu fahren, würde über 15 Minuten sparen. Mit fantasievoller Fahrplan-Planung liesse es sich wohl machen, dass innerschweizerische Anschlusszüge alternierend in den beiden Basler Bahnhöfen wegfahren, schliesslich verkehren zwischen Basel und Zürich fünf Züge pro Stunde, wovon einer auch den Zürcher HB links liegen lässt. Kleinkariert mutet es an, wenn in St. Margrethen für die Bahnlinie Richtung Bregenz eine neue Rheinbrücke zu bauen ist, diese aber nur einspurig geplant wird. Damit wird für die Münchner EC-Züge und die trinationale S-Bahn Bodensee-Alpenrhein gleich wieder ein Engpass zementiert.

Schweiz fatalistisch

Als Bahnkunden-Organisation wird man den Eindruck nicht los, dass die Bahnen heute grenzüberschreitend eher fata-

Fortsetzung auf Seite 6

«Das BMVIT war bereits von Beginn an in das Projekt Railjet eingebunden, um den Fahrgästen Qualität und Sicherheit zu garantieren», so Bundesministerin Bures. «Ich bin überzeugt, dass mit dem Railjet viele neue Kunden für die Schiene gewonnen werden.»

Presstext ÖBB zur Inbetriebnahme des Railjets Wien–München im Dezember 2008 – BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie = Zulassungsbehörde.

«Ich bin einfach gut im Führen eines Betriebes» – Eurostar-Chef Richard Brown in der «Times» und «Die Ausrede von Richard Brown, der Schnee sei allzu pulverig gewesen, löste landesweit bloss Gelächter aus.»

Martin Alioth in der NZZ vom 23.12.2009 nach dem Debakel wegen mangelnder winterisation der Eurostar-Züge.

Pro Bahn schlägt einen Ämtertausch vor: Frau Bundesministerin als Qualitätsbeauftragte bei Eurostar und Richard Brown als Railjet-Manager, denn am Arlberg liegt im Winter sicher der «richtige» Schnee.

Fortsetzung von Seite 5

listisch statt avantgardistisch handeln. Diesen Vorwurf kann man auch der Schweiz als Bahn-Transitland par excellence nicht ersparen. Immerhin liegt der Einnahmeanteil im internationalen Personenverkehr bei 17%, im Gegensatz zu 3% in Deutschland (Der Bund 27.11.09). Daraus wäre doch abzuleiten, dass sich die SBB (BLS, SOB spielen international keine Rolle) stärker für Bahnreisen über die Grenzen einsetzt. Sicher, die TGV nach Paris und die ICE stellen Lichtblicke dar. Doch international gibt es keine ernst zu nehmenden Züge mehr einer schweizerischen Bahn, auch wenn drei TGV-Kompositionen von Lyria und die Hälfte der Ex-Cisalpino-Flotte mit SBB CFF FFS als Eigentümerin angeschrieben sind. Nichts geworden ist aus der Ankündigung der SBB, bei den ICN-Zügen auch auslandtaugliche Varianten zu bauen. Solche Neigezüge zwischen Zürich und Stuttgart, respektive Innsbruck, hätten sicherlich mehr Fahrgäste gebracht als das heutige Angebot. Bei Railjet und Lyria geben ganz klar die Nach-

barn den Takt an. Selbst Nahziele mit Hubfunktion wie Bregenz/Feldkirch, Mailand oder Lyon sind auf der Schiene nur mühsam erreichbar. Es bleibt zu hoffen, dass der TGV Bahnhof Montbéliard-Belfort am Kreuzungspunkt mit der Linie Delle-Belfort in Meyroux mit direkten Zügen von Biel via Delsberg-Pruntrut aus verbunden wird. Immerhin wurde am letzten Fahrplanwechsel der gestrichene TGV ab Bern in letzter Minute durch einen Regional-Express Neuenburg-Frasne ersetzt (nur im elektronischen Fahrplan). Hoffentlich kann Paul Blumenthal (Ex-Chef SBB Personenverkehr) in seiner neuen Funktion als Aufsichtsrat der ÖBB wenigstens in der Alpenrepublik auf mehr Pünktlichkeit drängen.

Jet ohne Steuern

Zusammengefasst: Die Bahn wird kaum je als *the best low fare (railway) line* punkten können, aber als *Europe No. 1 (rail) transport network* könnte sie dem Ziel viel näher sein, als sie heute ist. Die nationalen Eisenbahnzulassungsämter, das eigene Prestige jeder (liberalisierten) Bahnunternehmung oder übertriebene



EC Zürich-München mit dem Abgasfilterwagen fährt in Lindau Hbf aus. Bild: wo

finanzielle Forderungen an eine «Partnerbahn» und oft fehlende Marktausrichtung verhindern wohl noch einige Zeit, dass sich der grenzüberschreitende Bahnverkehr wirklich zukunftsgerichtet entwickeln kann. Am 5.10.09 ist im «Tages-Anzeiger» ein Artikel zum CIS-Debakel erschienen mit dem tiefgründigen Titel «Den Bahnen ist das Monopol wichtiger als die Kunden». Ein Zitat daraus: «Man stelle sich vor: Der Flug Zürich-Rom der Swiss muss in Lugano-Agno zwischenlanden. Passa-

giere dürfen keine aus- und einsteigen. Die Schweizer Flugzeugbesatzung wird durch eine italienische ersetzt.» Der Halt der EC-Züge (ex CIS) in Chiasso lässt grüssen. Erst seit kurzem dürfen Fahrgäste hier auch Ein- und Aussteigen.

International profitiert der Flug allerdings von einem komplett falschen Anreiz. Flugbenzin ist von allen Treibstoffzöllen ausgenommen. Um den globalen CO₂-Ausstoss zu reduzieren, wäre diese Steuer wohl das effizienteste Mittel. Eine Einführung geht nur EU- oder weltweit. Dann wäre auch Easy-Jet mit mehr Kostenwahrheit konfrontiert und das Preisgefälle würde sich zugunsten der Bahnen verschieben, obwohl diesen Treibstoffzölle weitgehend erlassen werden.

Pro Bahn Schweiz und ihre europäischen Partnerorganisationen werden nicht lockerlassen, Verbesserungen zu fordern. Dazu gehört auch eine Besteuerung des Kerosins im internationalen Flugverkehr. Hoffentlich gelingt's, bevor der Verkehrskollaps auf der Strasse und in den Flughäfen nicht nur in der Hochsaison des Ferienverkehrs die Schlagzeilen beherrscht. Von Easytrain zu träumen ist nicht verboten.

Edwin Dutler / Kaspar P. Woker



Brüssel-Midi: Thalys nach Köln und TGV aus Nizza.

Bild: dut

Mehr Marketing als Kundennutzen

HGV und Nachtverkehr werden oft in Kooperation mehrerer Bahnen betrieben. Tochterfirmen, *Groupements d'intérêt économique (GIE)*, Marketingallianzen, Produktnamen, eigene Farbgebung und Punkt-zu-Punkt-Tarife sind die Markenzeichen. Die länderspezifischen Interessen scheinen oft schwer zu bündeln und so

wird je nach Verbindung eine völlig andere Konstruktion gewählt. Kaum zum Vorteil der Kunden.

Nicht jeder Allianz ist Erfolg beschieden, siehe Cisalpino, denn deren Züge wurden in der italienischen Trassenhierarchie keinesfalls wie ein Prestigeprodukt behandelt. Weitgehend der Geschichte gehören

internationale Zugläufe an, welche von Land zu Land der andern Staatsbahn übergeben werden. Von der Schweiz aus sind dies lediglich die EC Züge nach Brüssel und München. Auf derselben Ebene werden die ICE-Züge Deutschland-Schweiz und neuerdings wieder die EC nach Mailand betrieben.

Die Marketingfantasien für Nichteingeweihte

AVE	Alta-Velocidad-España: Normalspurige HGV-Züge der Renfe von Madrid aus. Dreiklassig, schnell, komfortabel, relativ günstig.	TEE	Trans-Europ-Express. 1957 gegründete Allianz der europäischen Bahnen (ohne ÖBB) für den hochklassigen, grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Start mit Diesel-Triebzügen, SBB 1961 mit den legendären TEE II RAe. Später Züge mit Lok und Wagen. Nach gut 30 Jahren zugunsten der EC-Züge aufgelöst.
Cisalpino	Tochter von Trenitalia und SBB. 2009 gescheitert.	TEE-Allianz	Kurzlebige Marketingallianz zwischen DB, SBB und ÖBB zur gegenseitigen Anerkennung von Vergünstigungen. Hat nichts zu tun mit den einstigen TEE-Zügen.
City-Night-Line	Gegründet als Hotelzuggesellschaft von SBB, DB, ÖBB. Heute nur noch Produktnamen von DB-Autozug (Tochter der DB) für den Schlafwagenverkehr aus/durch Deutschland.	Thalys	Gesellschaft für den Betrieb von TGV-Zügen zwischen Paris, Brüssel, Amsterdam, Köln. Teilweise in Konkurrenz zu ICE.
CIWL, Wagons-Lits	Frühere Betreiberin von Schlaf-, Pullman-, Speisewagen. Französisch-belgische Gesellschaft. Heute nur noch Reisebüro als Carlson-WagonsLits.	TGV, AGV	Train-à-Grande-Vitesse: Zug mit zwei Triebköpfen, entwickelt für die Schnellfahrline Paris-Lyon. Wegen der kurzen Reisezeit (2 Std.) Inneneinrichtung eher wie ein Vorortzug als ein Prestigezug. Seither sternförmiger Ausbau der TGV-Linien von Paris aus, inkl. Verbindungen nach Belgien, Grossbritannien, bald Spanien. Mit jeder Linie neue, komfortablere Züge. Die Dreistromzüge für Lausanne/Bern sind heute die langsamsten TGV-Züge (V/max 270 km/h) und werden bald abgelöst. Nach Genf verkehren teilweise doppelstöckige TGV-Duplex. AGV sind Automotrices-à-Grande-Vitesse als Nachfolge des TGV. Prototypen sind unterwegs. Antrieb in jedem Wagen spart bei Doppeltraktion vier Triebköpfe ohne Sitzplätze.
Elypsos	Spanisch-französische GIE zum Betrieb der Talgo-Schlafwagen-Züge Barcelona-Zürich und Mailand. Zukunft ungewiss. Analoge Gesellschaften betreiben den Verkehr Paris-Barcelona/Madrid und Paris-Lyon-Mailand.	Transalpin	Produktname. Österreichische Antwort auf den TEE. Ab 1958 Wien-Zürich mit aufgemotzten zweiklassigen Vorort-Triebzügen. Später komfortablere Triebzüge bis Basel, dann EC-Zug mit SBB-Panorama-Wagen. Nach 52 Jahren verschwindet im Juni 2010 der Paradezug Österreich-Schweiz zugunsten von Railjets.
Eurocity, EC	Produktnamen für schnelle, hochklassige Tageszüge mit Verpflegung. Eingeführt durch die meisten europäischen Bahnen als Nachfolge der TEE-Züge. Heute eine aussterbende Spezies.	Westbahn	Private österreichische Gesellschaft. Konkurrenz zu Railjet. Will ab Dezember 2011 Wien-Salzburg im Stundentakt bedienen. Doppelstockzüge sind bei Stadler im Bau. Aufsichtsratspräsident ist Benedikt Weibel, Ex-SBB-CEO.
Euronight, TEN	Produktnamen für (reine) Nachtzüge europäischer Bahnen. Trans-Euro-Night. Hat sich nie durchgesetzt. Heute aussterbend.		
Eurostar	Französisch-englisch-belgische Gesellschaft für den Bahnverkehr Paris/Brüssel-London durch den Kanal-Tunnel. Die Fahrzeuge – weiterentwickelte TGV-Züge – gehören den Mutterbahnen.		
Eurostar Italia	Produktnamen für den HGV-Verkehr der Trenitalia mit den Zügen Freccia Rossa, Freccia Argenta. Punkt-zu-Punkttarife; keine Kooperation mit andern Bahnen.		
ICE	Inter-City-Express. Produktnamen der HGV-Züge der DB. ICE 1 mit zwei Triebköpfen, fahren nach Zürich/Interlaken. ICE 3 als Triebzüge, auch mehrstromfähig, fahren nach Paris, Brüssel, Amsterdam. ICE-T als Neigezüge bis Zürich, Diesel ICE-TD zuerst stillgelegt und jetzt nach Kopenhagen/Aarhus unterwegs.		
Lyria	Tochter von SNCF und SBB. TGV-Verkehr ab Genf, Lausanne, Bern, Zürich nach Paris. Genf, Lausanne, Bern waren die ersten ausländischen Ziele eines HGV-Verkehrs.		
NTV	Nuovo Trasporto Viaggiatori. Private italienische Gesellschaft für den HGV mit Beteiligung der SNCF. Will mit AGV-Zügen im freien Netzzugang zwischen Mailand und Rom Trenitalia die Stirne bieten.		
Railjet	Dreiklassige Zuggarnituren der ÖBB, Produktnamen.		
Railteam	Marketingallianz europäischer Bahnen ohne Trenitalia, Renfe.		



Verbesserungen international möglich?

PBS hat nachgefragt beim Verkehrsmanagement Personenverkehr SBB. Antworten von Christian Ginsig, Mediensprecher SBB.

Die Pünktlichkeit der Züge aus dem Ausland in die Schweiz scheint heute schlechter zu sein als vor einigen Jahren.

Diese Aussage stimmt. In den letzten Jahren ist tatsächlich ein Trend zu höheren Verspätungen bei der Grenzübergabe aus dem Ausland erkennbar. Einen Lichtblick gibt es jedoch: Im Verkehr mit Italien hat sich die Situation seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 merklich verbessert.

Der mit Vorschusslorbeeren ausgestattete Railjet verkehrt nicht pünktlicher als bisher Transalpin & Co. aus Österreich.

Die Pünktlichkeitsprobleme von Österreich her sind nicht rollmaterialbedingt. Daher hat auch der Railjet ähnliche Verspätungswerte wie die konventionellen Züge.

Trotz grossen Ankündigungen werden die internationalen Verbindungen kaum ausgebaut – oft eher umgruppiert – und bringen dem Fahrgast keinen sichtbaren Mehrwert gegenüber früheren Verkehrsperioden.

Diese Wahrnehmung ist falsch. Die SBB ist regelmässig in Kontakt mit den Partnerbahnen und das Interesse ist ein stetiger Ausbau des Zugangebots für Schweizer Kunden. Folgende Angebotschritte sind geplant:

Österreich: Ab Fahrplanwechsel Dezember 2010 wird das Angebot im Tagesverkehr von 4 auf 7 Verbindungen pro Tag ausgebaut.

Deutschland: Richtung München: Ausbau von 4 auf 6 Tagesverbindungen per Fahrplan 2016. Basel/Schaffhausen Richtung Norden: Der ICE-Ver-



Christian Ginsig.

Bild: SBB

kehr wurde in den letzten Jahren stetig ausgebaut. Das heutige Angebot ist bezüglich der Häufigkeit auf einem hohen Niveau.

Italien: Bisher geprägt von den Qualitätsproblemen mit Cisalpino. Das kurzfristige Ziel der SBB ist es jetzt, diesen Verkehr zu stabilisieren und die Qualität zu verbessern. Anschliessend soll die Anzahl Ver-

bindungen wieder ausgebaut werden.

Frankreich: Lausanne–Paris: Die Reisezeit ist seit Dezember 2009 um 15 Min. kürzer, mit besseren Anschlüssen in Lausanne. Ab 2013 werden hier TGV-Züge der neuen Generation von Lyria eingesetzt. Genf–Paris: Ab Dezember 2010 wird das Angebot von 7 auf 9 Tagesverbindungen, ein Jahr später auf 10 Verbindungen ausgebaut. Zürich–Paris: Ausbau von 4 respektive 5 auf 6 Tagesverbindungen ab Dezember 2011 (Eröffnung TGV Rhin-Rhône). Gleichzeitig wird teilweise neues Rollmaterial TGV 2N2 (Doppelstock 2. Generation) eingesetzt und die Fahrzeit um 30 Minuten verkürzt (4 Std. ab Zürich und 3 Std. ab Basel).

Die eingesetzten Gefässe sind für den nationalen Verkehr oft



In der Feriensaison fährt der TGV aus Paris via Lausanne bis nach Brig.

Bild: Lyria

ungeeignet, weil zu klein dimensioniert (ETR 470, 610, TGV/ICE ZH-BS, Railjet). Um die Züge überlagert zum Taktfahrplan zu führen, fehlen die Trassen. Welches ist die Stossrichtung der SBB?

Die Stossrichtung bleibt, möglichst taktintegriert zu fahren. Die Trassensituation verunmöglicht oft das taktüberlagerte Führen. Wo es aufgrund der Nachfrage nötig ist, werden wenn immer möglich Züge in Doppeltraktion eingesetzt oder Reisende auf Alternativverbindungen gelenkt.

Bei der SBB ist kaum eine klare Stossrichtung zu erkennen – (zu) stark hängen wir von den ausländischen Bahnen ab. Dort scheint der nationale Verkehr genau so eine viel stärkere Priorität zu geniessen als der internationale Verkehr.

Diese Aussage greift zu kurz. Wie in der Schweiz ist auch bei den Partnerbahnen der internationale Verkehr in das nationale System integriert und wird nicht anders behandelt als der nationale Verkehr.

Die nahe Zukunft des Italienverkehrs ist eigentlich pitoyabel. Die Auflösung von CIS und die Aufteilung der ETR-Flotten sind das Eingeständnis der Nichtverständigung mit den Nachbarn. Die Ausdünnung des Fahrplanes nach Mailand zeigt in die gleiche Richtung. Da sind Re-Branding der ETR 610, die Bereitstellung der Dispo-Züge und die Stellung eines Bordmechanikers nur ein gut gemeinter Tropfen auf den heissen Stein. Die Verspätungen mögen zwar abgenommen haben, aber eigentlich funktioniert die Kombination Tessin resp. Domodossola mit dem Italienverkehr nicht. Siehe auch die diversen publizierten Verstärkungszüge nach Lugano und Domo.

Die Ablieferung der ETR 610 hat sich verzögert. Dieser Um-



ICE 1 Berlin – Interlaken kurz vor Bern.

Bild: SBB

stand wurde in der Presse breit thematisiert. Für den schrittweisen Ausbau und eine zuverlässige Planung des Angebotes Schweiz–Italien via Gotthard, Lötschberg und ab Genf waren und sind wir auf die neuen Züge angewiesen. Auch für die SBB war die Situation wegen den fehlenden ETR 610 alles andere als befriedigend. Wir erhoffen nun eine Stabilisierung der Planungssicherheit; der Einsatz der Bordmechaniker hat sich bewährt.

Was kehrt die SBB vor, um zukünftig ein «anständiges» Verkehren aller internationalen Züge zu garantieren? Der Verweis auf die unterschiedlichen Pünktlichkeitsmessungen Ausland/Schweiz ist eine zu dünne Ausrede.

Wir sind seitens Infrastruktur und Personenverkehr in regelmässigem Kontakt mit den

Partnerbahnen und können Hinweise auf mögliche Verbesserungsmaßnahmen geben. Seit dem Fahrplanwechsel hat sich die Pünktlichkeit aus Sicht der SBB im Verkehr mit Italien verbessert.

Es scheint, dass die Abstimmung des Verkehrsmanagements zwischen Ausland und Schweiz früher besser funktioniert hat, als im Zeitalter von Liberalisierung/Konkurrenzierung.

Die SBB arbeitet eng mit den Partnern zusammen. Mit der Schaffung des *Operation Center Personenverkehr OCP* steht den ausländischen Bahnen auch für den operativen Betriebsablauf ein Schweizer Ansprechpartner zur Verfügung. Zwischen der Schweiz und dem Ausland gibt es keine Züge, welche im Rahmen der Liberalisierung die bestehen-

den Produkte konkurrenzieren. Das Verhältnis der SBB zu den nationalen Bahnen der Nachbarländer ist von Kooperation und nicht von Konkurrenz geprägt.

Wie kann die SBB Einfluss nehmen, dass die internationalen Züge pünktlicher verkehren? In D, A, I verkehren doch die internen (Langstrecken-)Züge kaum so unpünktlich wie diejenigen in Richtung Richtung Schweiz?

Diese Aussage können wir nicht bestätigen: Zwar verfügen wir nicht über detaillierte Pünktlichkeitsvergleiche im nationalen Netz der Partnerbahnen. Da aber auch dort der überwiegende Teil der Züge taktintegriert verkehrt, gehen wir davon aus, dass die Pünktlichkeitswerte im nationalen und internationalen Verkehr ähnlich sein müssen.

Quintessenz: Billigflugtarife und Auto (Bequemlichkeit und Preis) vermögen der Bahn das Wasser abzugraben. Das Angebot im grenzüberschreitenden Verkehr – und vor allem dessen Abwicklung – vermag den Ansprüchen der Kundschaft nicht zu genügen. Damit werden noch die treuesten Bahnkunden vergraut. Auch die SBB scheinen kein Gegenrezept zu kennen, das den Trend umkehrt.

Diese Aussage steht im Widerspruch zu unseren Feststellungen. So hat sich beispielsweise der Marktanteil der Bahn auf den Strecken Basel–Paris oder Genf–Paris deutlich erhöht und liegt heute über dem des Flugverkehrs. Auch auf anderen Verbindungen stellen wir weiterhin einen Anstieg der Nachfrage fest. Es zeigt sich, dass wir dort, wo wir ein systematisches, schnelles Angebot und flexible Preise anbieten, auch im internationalen Verkehr durchaus konkurrenzfähig sind.

Bahntarife International

Von den Punkt-zu-Punkt-Tarifen war die Rede. Aber auch bei durchgehenden Bahntarifen muss man sich in Acht nehmen. Ein Billett von Zürich nach Freiburg oder Karlsruhe bietet unzählige Möglichkeiten. Im grenzüberschreitenden Verkehr gelten feste Umrechnungskurse, die periodisch angepasst werden, also bei Kauf in der Schweiz meist teurer sind

als im Ausland. Dass in Basel am Badischen Bahnhof dasselbe (deutsche) Billett billiger zu kaufen ist als in Basel SBB, ist weitherum bekannt. Richtung Deutschland verhalfen Halbtax- und Generalabonnement bis zu 25% oder 50% Rabatt, so die Werbung. Je nach Verkaufskanal, z. B. bei telefonischer oder Onlinebestellung sinkt aber der Rabatt bis gegen null.

Nicht zu vergessen das Baden-Württemberg-Ticket, welches nochmals billiger ist, aber nicht gültig im ICE. Günstigere Tarife gelten je für Familien und Kleingruppen.

Kurz und gut: Das Tarifgestrüpp bei den Bahnen ist so undurchsichtig wie dasjenige im Flugverkehr. Da ist es leicht verständlich, dass die SBB jetzt eine Beratungsgebühr von CHF 5.–

pro Billettkauf verlangt. Pro Bahn Schweiz ist entschieden gegen diese Geldmacherei, denn ob ich damit das günstigste Ticket erhalte, bleibt absolut ungewiss. Gottlob muss der Autofahrer nur Benzin und Autobahngebühren kalkulieren, das ist wesentlich einfacher. Bahnreisen ja, aber bitte nicht ins Ausland – ein schlechter Slogan! **wo**

Schlaf gut, auch der Nachtzug ist am Einschlafen

Wagen mit Betten wurden 1850 von den Herren Pullman in den USA und Nagelmakers in Belgien (Wagons-Lits) erstmals eingesetzt. Mit dem Orient-Express und seinen Flügelzügen von Paris, Calais, Ostende nach München, Wien, Zürich/Chur, Lausanne, Bukarest, Belgrad, Konstantinopel und Warschau erlebte der Schlafwagen seine Hochblüte. Der *Night-Ferry-Train* verband London mit Paris via Dunkerque. Ebenso geschätzt waren die dunkel-blauen Schlafwagen zwischen Brig und Ostende, Schaffhausen und Genua oder Genf und Quimper. Zwischen Lyon und Marseille oder von Mailand Richtung Süden folgten sich einst die Nachtzüge praktisch im Halbstundentakt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Liegewagen oder Couchettes als Günstig-Variante erfunden. Sie erfreuten sich grosser Beliebtheit, speziell in den Badezügen an die Adria oder in den Gastarbeiterzügen (Nachtzug Zürich–Rom in Vierfachführung!) und in den Autozügen. In Frankreich gibt's auch *Couchettes-Première* und später kamen die *Sleeperettes*, zu Deutsch Liegesitze, dazu.

Mit dem Ausbau des HGV kamen die Nachtzüge arg in Bedrängnis. Die sinkenden Flugtarife zogen auch junge Leute mit



Vom Train-Bleu zeugt nur noch das gleichnamige Restaurant im Bahnhof Paris-Lyon. Bild: trbleu

bescheidenem Budget vom Nachtzug in die Luft. Selbst im Land der klassischen Nachtzüge, Frankreich, begann eine Erosion der *trains de nuit*. Von Paris aus hat's auf diesen Fahrplanwechsel den ehemaligen reinen Schlafwagenzug *Train Bleu* erwischt, es bleibt noch ein einziger klassischer Nachtzug an die Côte d'Azur. Nach 126 Jahren ist am 11.12.2009 auch der letzte Nachkomme des legendären Orient-Express sang- und klanglos eingestellt worden, wohl weil er nur noch auf der unattraktiven Strecke Wien–Strassburg verkehrte.

Unrentabel und lieblos

Das Geschäft mit der Nacht scheint unrentabel zu sein, wenn man sich in den Chefetagen der Bahnen umhört. Offensichtlich, denn die Lieblosigkeit, mit der Nachtkunden «betreut» werden, ist legendär.

Rangiermanöver mitten in der Nacht, altes Wagenmaterial, schlechte Klimaanlage, mickriges Frühstück und suboptimale Fahrpläne waren eher die Regel als die Ausnahme. Trotzdem erbringen immer wieder Nachtzugschaffner einen sehr aufmerksamen Kundendienst.

Der Anläufe für einen besseren – und wohl auch einigermassen profitablen – Nachtverkehr sind zwar einige, siehe Artikel «Barfuss vom Badezimmer ins Bett» im InfoForum 4/09, und das Angebot von City-Night-Line kann sich sehen lassen. Mit einem guten Marketing werden dort die Vorteile des Nachtzuges hervorgehoben. Für die meisten Euro-Night-Züge wurde dies aber sträflich vernachlässigt. Da nützt die nachträglich gestartete Petition für den EN Luna, Rom–Zürich (<http://vivaeuronight.webs.com/>) wohl wenig. Noch existieren einige

sehr geschätzte Nachtzugverbindungen wie Zürich–Zagreb resp. Graz mit Autotransportwagen ab Feldkirch. Für Reisende nach Slowenien oder Kroatien ein ausgezeichnetes Angebot. Es ist zu hoffen, dass die Bahnen, trotz hohen Investitionen, den Wert einer komfortablen Nachtreise wieder entdecken oder die Nachtzüge von einem privaten Eisenbahnunternehmen mit entsprechendem finanziellem Polster übernommen würden.

Die TGV ID Night Paris-Nizza oder die Nacht ICE ab Hamburg Richtung Süden – natürlich ohne Liegesessel, Couchettes oder Ähnlichem – sind da ein schlechter Ersatz. Offenbar scheint die nächtliche Nachfrage aber da zu sein. Schlaf gut.

Auch Minister zu spät

Mitte Dezember reiste Bundesrat Moritz Leuenberger medienwirksam im Nachtzug an die Klimakonferenz nach Kopenhagen. Auch wenn's ein Extrazug war und es offenbar im Norden stark schneite, selbst mit einem Verkehrsminister an Bord schafften es die Bahnen nicht, pünktlich in Kopenhagen einzutreffen. Dreissig Minuten Verspätung – so wie es sich eben für den internationalen Bahnverkehr «gehört». **wo/ks**

In der SBB-Zeitung 1/2010 (Personalzeitung) befasst sich der Blattmacher Heiko Meyer im Editorial mit der Pünktlichkeit von DB und SBB; ein greller Scheinwerfer auf den Stellenwert des internationalen Personenverkehrs. Pünktlichkeit, aber auch die Verlässlichkeit auf den Fahrplan bei langen Strecken gehören ins Pflichtenheft der Bahnen. Wir danken der Redaktion der SBB-Zeitung für die Erlaubnis zum Abdruck.

Vorsicht, eine Zugfahrt!

Meine erste Reise im 2010 beginnt an einem unbedienten norddeutschen Provinzbahnhof. Acht Minuten nachdem der Regionalexpress hätte abfahren sollen, stehen die Reisenden noch immer ohne Information auf dem leeren Perron. Endlich bequemt sich die Lautsprecherstimme: «Vorsicht an Gleis eins, eine Zugfahrt.» Wird der angekündigte Zug durchfahren oder anhalten? Spannung bis zum Schluss: Er hält.

Nach der Fahrt durch eine malerische Schneelandschaft treffen wir mit zwölfminütiger Verspätung in Hamburg ein. Den ICE nach Zürich erreiche ich noch bequem, er fährt nahezu pünktlich ab. Doch obwohl der Schnee in Richtung Süden abnimmt, häufen sich die Verspä-

tungsminuten. In Karlsruhe sind es bereits über 50. Die Anschlüsse sind weg, der ICE muss einen Sonderhalt in Offenburg einlegen und endet in Basel.

Unterwegs amüsieren sich Schweizer Fahrgäste in meinem Abteil über die gleichmütig vortragenen Verspätungsmeldungen des Zugchefs und die aufgeführten Gründe: «Zugfolgen» oder «Gleisbelegungen». Derartige Verzögerungen sind sie nicht gewohnt – bei allem Respekt für die im Vergleich zum SBB-Netz grösseren Distanzen der DB. Zugegeben, bei der Kundeninformation, besonders im Störfall, muss auch die SBB noch besser werden. In Sachen Pünktlichkeit legt sie jedoch seit 2007 besonders strenge Massstäbe an. **Heiko Meyer**

SBB pünktlicher

Jenes Editorial betrifft die Pünktlichkeitskampagne der SBB. Deren Kundenpünktlichkeit – gewichtet nach Menge der Fahrgäste in 13 Knotenbahnhöfen – konnte 2009 um einen Punkt auf 88% erhöht werden (max 2 Min. 59 Sek. Ankunftsverspätung). PBS gratuliert zum Resultat und freut sich an allen Massnahmen, welche die SBB zur Verbesserung einleiten. Internationale Züge sind in der Schweiz im Taktfahrplan durchgebunden. Mehr Druck auf die Nachbarbahnen in Sachen Pünktlichkeit solcher Züge wäre angebracht, wie ein Vergleich auf die UIC-Fernverkehrsstatistik zeigt (Verspätungstoleranz 15 Minuten): SBB 98,5%, SNCF 92%, NS 91%, FS 88%, DB 75% (!), ÖBB n.a. Liebe SBB, mache deinen Einfluss geltend – auch ennet der Grenze. **wo**



DB: Grüner geht's nicht ... aber pünktlicher wäre schon besser.

Bild: DB

Kein Freipass Richtung Italien

Seit Dezember 2009 betreiben SBB und Trenitalia den Verkehr Schweiz–Mailand. Für die Schweiz benötigt die SBB dazu eine Konzession, beantragt beim Bundesamt für Verkehr (BAV) für eine mehrjährige Dauer. Bisher war Cisalpino deren Inhaberin. Seit dem Wechsel dieser Verkehrsleistungen ist tatsächlich eine Verbesserung der Qualität und der Fahrplanstabilität vor allem in Richtung Süden zu verzeichnen.

Pro Bahn Schweiz anerkennt die unternommenen Anstrengungen, fordert jedoch weitere Verbesserungen: Zuverlässigkeit weiter ausbauen und die einstigen Direktverbindungen nach Rom, Ligurien und in die Toskana wieder aufnehmen. Zudem ist zwischen dem Tessin und Mailand ein Stundentakt mit Schnellverbindungen einzurichten (siehe

auch Artikel «Ticino trasporto pubblico 2010», Seite 18).

Da in der Konzession auch die Anzahl der Taktverbindungen festgelegt wird, soll auf die SBB der Druck, weitere Verbesserungen sicherzustellen, aufrechterhalten werden. Deshalb soll das BAV die Konzession für den Italien-Verkehr nach Italien auf drei Jahre befristet. Eine Ausdehnung kommt nur infrage, wenn klare Fortschritte im IC/IR-Verkehr über den Gotthard und Simplon zu erkennen sind. Die Konzession für die italienischen Strecken – und damit die Ausdehnung des Angebotes weiter als Mailand – ist Sache der dortigen Behörden. Das Gotthard-Komitee, in dem 13 Kantone zusammengeschlossen sind, hat eine ähnliche Forderung publiziert. Dieser Forderung schliesst sich Pro Bahn an. **ks**



Dank Verspätung auf demselben Bild, EC 34 und TGV 6573.

Bild: wo

Sans paroles ...

Genève Cornavin, 10 février 2010, à 16 h 30

Affiché sur l'écran «Arrivée»

Sont annoncés avec du retard:

Paris-Lyon	TGV 6573	16.35	8 minutes
Milan-Lausanne	EC 34	16.18	25 minutes
Lyon-Part Dieu	TER 96528	16.57	25 minutes

Les trains en provenance des gares suisses circulent selon horaire.

«Railjet schon bald wie Cisalpino»

Titeln «Tages-Anzeiger»/«Der Bund» am 23. Januar 2010 eine breite Reportage über die neue Jet-Verbindung Wien–Zürich. Dem kann Pro Bahn Schweiz nur beipflichten. Das Ding wurde offensichtlich nur in Marketingagenturen konzipiert und die Bedürfnisse von Langstreckenreisenden (Donau–Limmat 8 Stunden) wurden völlig ausser Acht gelassen. Bistro statt Speisewagen, 2. Klasse ärger als Economy im Billigflieger mit harten, unverstellbaren Sitzen ohne Beinfreiheit und in der Premium Sitzanordnung so, dass Fensterstützen die Aussicht ver-

schneiden, dafür mit lieblosem oder fehlendem Service, alles verbunden mit dauernden Verspätungen bei gleichzeitigem Versprechen von Hochgeschwindigkeit. Westlich von Salzburg geht's garantiert nirgends schneller als 160 km/h und über den Arlberg mit 60 km/h. Das Ganze zu Globalpreisen und Ausschluss von Velos – Inn-/Donauradweg ab St. Moritz bis Wien lässt grüssen –, aber garantiert teurer als mit dem Airjet. Da kann man nur von einem Flop sprechen. Ähnliche Kommentare kommen von Pro Bahn Vorarlberg und Österreich.

Wann begreifen dies die selbstherrlichen Bahnmanager, welche inklusive kaum erhältlicher Schnäppchenpreise alle Mühsale des Flugverkehrs kopieren, und bringen wieder zuverlässige, bequeme Züge auf die Schienen, die zudem exakt nach Fahrplan verkehren und dies zu klaren Preisen? Das bleibt vorläufig ein Wunschdenken.

Ins Ausland mit der Bahn

Gestern: Prendi il Cisalpino? Sei matto! Heute: FoarnS' mit'm Rääil-Dschett? SanS' deppert! Leider. **pbs**

Bahnhof-Patenschaft, ein Beitrag zur Prävention

Der öffentliche Raum ist kein rechtsfreier Raum. Das ist immer wieder zu unterstreichen, aber leider nicht allen klar. Das Programm RailFair schafft Abhilfe in Ergänzung zu Zugbegleitung und Bahnpolizei.



Bern: Bahnhofpaten helfen beim (Hoch-)Einstieg zum ICE oder patrouillieren beim Postauto.

Bilder: hr

Bahnhöfe sollen Visitenkarten der Städte und Ortschaften sein. Sie sind nicht nur Orte für die Mobilität der Gesellschaft, sondern auch Teil des sozialen Lebens. Menschen sollen sich hier jederzeit wohl fühlen. Die zunehmende Anonymisierung der Gesellschaft, mangelnde Zivilcourage und übermässiger Alkohol- und Drogenkonsum sind massgebliche Gründe, warum auch die Bahnen nicht vor Gewalt und Vandalismus verschont bleiben. Bahnhöfe und Züge werden vermehrt Schauplätze von strafbaren Handlungen.

Das fünfteilige Präventionsprogramm «RailFair» soll diesem Trend Einhalt gebieten.

Schülerbegleitung

Ausgebildete Schüler markieren auf ihrem Schulweg in Zügen und Bussen Präsenz und motivieren ihre Mitschüler durch das persönliche Vorbild für ein anständiges Benehmen.

Grands frères als Perspektive

Stellenlose zwischen 18 und 40 werden zu «grands frères / grandes sœurs» ausgebildet. Sie helfen, Konfliktsituationen in Bus und Bahn zu entschärfen, und sensibilisieren Kunden für korrektes Verhalten.

Präventionsassistenten

Diese fest angestellten Mitarbeitenden gehören zum Zentrum für Gewaltprävention der Bahnpolizei. Mit ihrer Präsenz sollen Konflikte vermieden werden und sie vermitteln in kritischen Situationen.

Fanbegleitung

Die «Fanbegleiter», gestellt vom Verein Fanarbeit Schweiz und den Fussballclubs, begleiten Extrazüge zu Fussballspielen. Dank ihrer Mediation soll dem Hooliganismus auf dem Zug die Spitze gebrochen werden.

Bahnhofpatenschaft

Bahnhofpaten setzen sich dort als Freiwillige nach dem Motto

«hinsehen statt wegschauen» für ein gutes Klima ein.

Das oberste Gebot dieses Projektes heisst Prävention, nach dem Motto «sicher fair». Es geht um die Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls und Förderung von sozialer Verantwortung und Zivilcourage. Negative Vorkommnisse in Bahnhöfen veranlassen Behörden und Bahnbetreiber, Lösungen zu suchen. Die SBB hat bisher zehn Bahnhofpatenschaften auf Antrag von Gemeinden oder Städten eingeführt. Das Modell stammt aus Nordrhein-Westfalen. In Thun als erstem Bahnhof stehen Paten seit 2005 erfolgreich im Einsatz. Hingesehen statt weggeschaut wird auch in Aigle, Renens, Yverdon, Bern, Liestal, Rütli ZH, Pfäffikon SZ, Frauenfeld und Buchs SG.

Eine konzentrierte Ausbildung beim Roten Kreuz (Kommunikation, Konflikttraining) und vor Ort bei den Transport-

unternehmen (Eigenheiten des Betriebs, Objektschutz, Szenenkenntnisse) befähigen die 16 Bahnhofpaten in Bern für ihre anspruchsvolle Aufgabe. Sie sind für SBB, BLS, aber auch im Postautobahnhof oder beim RBS im Untergrundbahnhof, sowie für die Stadt unterwegs. Im Notfall können sie auf die Hilfe der Polizei und der Bahnorgane zählen.

Pro Bahn Schweiz begrüsst den Einsatz von Bahnhofpaten als Beitrag zur Prävention. Die lokalen Behörden bleiben gefordert, klare Sicherheitsdispositive für die Bahnhöfe aufzustellen, denn zum Perimeter «Bahnhof» gehören auch Bahnhofplatz und die weitere Umgebung. Ende Januar 2010 zog die SBB in Bern eine positive Bilanz. Nachdem Paten vorwiegend im helfenden Sinne tätig sind, ist das Programm auch politisch nicht mehr umstritten.

Weitere Paten sind gesucht; Infos: railfair@sbb.ch oder Tel. 051 220 38 90. **Hans Rothen**

Treue Kunden extrem zur Kasse bitten...

... so das neueste Motto der Bahnen in Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Preiserhöhungen des Verbandes öffentlicher Verkehr. Ausgerechnet treue Kunden – beispielsweise Inhaber eines zwei Jahre gültigen Halbtaxabonnements – müssen künftig fünfzig Franken oder 20% mehr für ein neues Abonnement bezahlen. Beim einjährigen Halbtax-Abo macht der Aufschlag nur noch 10% aus. Fährt eine Bahnkundin noch seltener, beträgt der Aufschlag für ein gewöhnliches Billett im Durchschnitt 3,4%. Mit andern Worten: Je weniger man Bahn fährt, desto besser.

Diese Haltung ist schwer verständlich. Wir anerkennen, dass

die Preise angepasst werden müssen. Dass aber ausgerechnet die Stammkunden überdurchschnittlich belastet werden, ist schlechter Stil. Kommt dazu, dass auch die Tageskarten und die beliebten Tageskarten Gemeinde verteuert, die Gültigkeit aber eingeschränkt werden. Die neuen Bestimmungen der Tageskarten sind misslungen und kundenunfreundlich.

Mehr Zuverlässigkeit

Pro Bahn Schweiz hat diese Meinung den Verantwortlichen zur Kenntnis gebracht und in den Medien veröffentlicht. Es bleibt die Hoffnung, dass die von den Transportunternehmen versprochenen Sicher-



An diesem Schalter werden keine Kunden mehr zur Kasse gebeten.

Bild: wo

heitsmassnahmen, die Modernisierung des Rollmaterials und die nötigen Fahrplanverdichtungen im vorgesehenen Umfang zeitgerecht realisiert wer-

den können. Nur damit erhalten die Kundinnen und Kunden einen angemessenen Gegenwert für die deutlich höheren Billettkosten. ks

Zeit sich näher zu kommen zwischen der Schweiz und Paris

TGV Lyria, Nähe erleben.
Zusammen direkt ins Zentrum von Paris, bequem und entspannt.
Schöne Geschichten beginnen immer mit einer Reise...

Paris: bis zu 17 Hin- und Rückreisen täglich,
ab Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich.

www.tgv-lyria.com

© Alexis Armanet / TGV Lyria

TGV Lyria
Reisen in Harmonie

TGV Lyria, Mitglied von 



Weltmeister punkto verklebter Aussicht sind die Trams in Genf.



Bilder: wo

Reisen hinter (Raster) Gittern?

Wird den Fahrgästen die Aussicht genommen, sollten wenigstens die Werbeeinnahmen steigen.

«Jägermeister®»-Triebzüge gab es nur in Deutschland. Solch auffällige Werbefahrzeuge waren unter diesem Namen auch in der Schweiz bekannt. Hierzulande wirkte das eher fremd, bis die schnittigen Lok 2000 (Re 460) als Werbeträger unterwegs waren. Sei dies für Danzas, Zürich Versicherung, TCS (ja das gibt's!) oder neustens als Klima-Lok, welche Bundesrat Leuenbergers Sonderzug nach Kopenhagen bis Basel ziehen durfte.

Städtische Verkehrsbetriebe schmückten ihre Fahrzeuge schon lange mit Werbetafeln, meist nur an den Dachkanten. Neuerdings aber auch als Ganzwerbung, quer über das Fahrzeug. Genfer Trams bieten vielfältigen Anschauungsunterricht. Die Fahrgäste haben dann das zweifelhafte Vergnügen, die Aussicht via Rasterpunkte (notwendig für die Plakatgestaltung) zu «geniessen».

Auch die Zürcher S-Bahn ist mit Werbeslogans unterwegs; neustens: «Ich bin auch eine Seilbahn» – auch wenn es ein Zug ist. Bisher waren diese Wer-

beslogans im Grossen und Ganzen entweder an der Lokomotive oder so an den Wagen angebracht, das sie nicht störend wirkten.

Neuerdings werden nun – wie bei einzelnen städtischen Verkehrsbetrieben –, ganze Wagenwände mit Sujets gestaltet. Von aussen her wirkt dies je nach Situation recht ansprechend. Auch beim österreichischen Railjet behindert ein solcher Schriftzug die Aussicht aus einzelnen Fenstern. Gerade diese Strecke ist landschaftlich sehr abwechslungsreich. Muss deshalb die Aussicht eingeschränkt werden?

Die Antwort lautet Nein, denn die Reisenden haben ein Anrecht darauf, die vorbeiziehende Landschaft ohne Einschränkung zu geniessen. Der direkte menschliche Blick ist immer noch viel besser als die Aussicht via Rasterpunkte einer Reklame. Deshalb die Forderung: Reklame ja – sie bringt schliesslich Zusatzeinnahmen –, aber bitte damit nicht Fenster vollpflastern. Werber sollten auch hier kreativer sein.



Gutes Beispiel für Vollwerbung – eine Lok der SOB.

Bild: SOB

ks



Allegra für den ersten Allegra der RhB in Landquart.

Bild: Fretz

Salü RhB!

Romanisch bedeutet Salü oder Grüezi Allegra und die Anlehnung an *allegro* – schnell – in der Musik erlaubt die Feststellung: Schnell und kräftig werden sie sein, die neuen Allegra-Zweistrom-Triebzüge der RhB.

Am 14. Oktober 2009 war es soweit: Aus feinem Nebel, in Anwesenheit von zwei Taufpaten, einer Ge 6/6 I, dem berühmten Rhätischen Krokodil, und einer Ge 4/4 III, der Lokomotive 2000 der Rhätischen Bahn, fand der erste Triebzug Allegra den Weg aus den Hallen von Stadler Altenrhein zum Depot Landquart, wo er feierlich empfangen wurde. Er ist der erste von 15 Zügen, die auf der Bernina- und der Arosa-Linie sowie zwischen Landquart und Davos eingesetzt werden. Fünf weitere Triebzüge dieses Typs sind für den Agglomerationsverkehr von Chur bestellt, was ein Auftragsvolumen von 200 Millionen Franken ausmacht. 2012/13 sollen 35 bis 40 Wagen für den Albulaverkehr dazukommen. Damit verjüngt die RhB ihr Rollmaterial massiv. Mittlerweile läuft die Erprobung und schon bald ziehen die Allegra direkte Züge von Chur bis Tirano.

Kraftpaket und Komfort

Die dreiteiligen Allegra-Triebzüge haben ein ausgezeichnetes Beschleunigungsvermögen, das um 30% höher ist als bei der Hochleistungslok Ge 4/4 III. Sie sind zwar nicht so stark wie diese mit ihren 3200 kW, erreichen aber immerhin 2600 kW. Dank Niederflur bietet der Zwischenwagen einen bequemen und behindertengerechten Einstieg,

ein (leider nur eines!) behindertengerechtes WC, Abstellflächen für Kinderwagen und Ski oder Gepäck. Der Zug ist klimatisiert, die Fenster sind gross und die Ablageflächen oberhalb der Sitze bieten Platz für einen Aktenrucksack. Die Sitzabstände sind in beiden Klassen grosszügig bemessen und auf geschickte Art sind Abfallkörbe eingebaut. Elemente des Innen-

design nehmen die lokale Baukultur auf. Als moderne Interpretation traditioneller Holzbauweise zieht sich die Oberfläche «Vrin» linear durch den ganzen Zug, unterbrochen von den Apparatekästen, die durch die Oberfläche «Vals» als unregelmässig geschichtete Monolithen erscheinen. Damit entbieten sie den Reisenden ein herzliches Grüezi – oder eben ein Allegra und garantieren für eine angenehme Reise.

Ausrangiert

Diese Aussage wird in den nächsten Jahren auf 130 zum Teil über 60-jährige Wagen und 30 ebenso alte Triebfahrzeuge zutreffen. Zum einen ist das Verschwinden dieser Fahrzeugvielfalt zu bedauern, zum andern rüstet sich dafür die RhB mit modernen niederflurigen Fahrzeugen effizient und kundenbezogen für die Zukunft.

Kurt Schreiber



Auf Probefahrt im neuen Bahnhof Scuol.

Bild: RhB

Gelungenes Projekt: neuer Bahnhof Scuol-Tarasp

Der 23. November 2009 war für die Bewohnerinnen und Bewohner von Scuol ein Freudentag. Die beiden Projekte, neue Perrons und Publikumsanlagen im Bahnhof Scuol sowie die Sanierung des Tasna-Tunnels, des drittlängsten auf dem Netz der RhB, konnten nach sechs Monaten abgeschlossen werden. Damit ist diese attraktive Ferienregion wieder ohne Umsteigen aufs Postauto zu erreichen.

Blenden wir zurück: Es zeigte sich bald, dass die dringende Sanierung des Tasna-Tunnels nur mit einer totalen Streckensperrung zeitgerecht durchgeführt werden konnte. Die RhB ergriff die Gelegenheit, den geplanten Umbau des Bahnhofs Scuol-Tarasp auf diese «bahnlose» Zeit vorzuziehen. Der Zeitplan war ehrgeizig und erforderte eine minutiöse Planung. Ab Ostern gab es zwischen Ardez und Scuol nur den Schienenersatzverkehr mit dem Postauto. Der unbediente Bahnhof Ardez wurde zur bedienten Endstation, das Personal vom Bahnhof Scuol-Tarasp arbeitete in einem Container. Der Schienenersatzverkehr funktionierte während des Sommers recht gut, auch wenn es für die Feriengäste mit dem umfangreichen Gepäck doch etwas mühsam war. Umso mehr freute sich jedermann auf den neuen Bahnhof Scuol-Tarasp.

Eintreten statt Einsteigen

Zwischen Scuol und Pontresina verkehren Pendelzüge. Die Lok muss nicht mehr ans andere Zugende rangiert werden. Dadurch konnte das Gleis 1 zum Stumpengleis umfunktioniert und ein Zwischenperron gebaut werden, welches einen ebenen Zugang von Postauto und Bahnhofplatz auch zu den fast gleichzeitig bereitstehenden Zügen Richtung Landquart ermöglicht. Die Höhe des Perrons erspart bei den (noch wenigen) Niederflurwagen der RhB auch gleich das Einsteigen – Eintreten ist Trumpf.

Obwohl die Gondelbahn nach Motta-Naluns gleich neben dem Bahnhof liegt, war bisher für Skisportler mit ihrer umfangreichen Ausrüstung viel

Treppensteigen gefragt. Der sogenannte «Tiroler-Stumpen», die nie gebaute Fortsetzung der Bahn nach Landeck, versperrte den direkten Zugang. Mit der Sanierung der Perronanlagen konnte auch hier ein ebener Zugang geschaffen werden. Bleibt zu erwähnen, dass am 11. Dezember mit einem grossen Publikumsfest nicht nur der Bahnhof, sondern auch eine futuristische neue Gondelbahn eingeweiht werden konnte.

Clever statt zu schlank

Bei solchen Bahnhofumbauten zwingen die Finanzen meist zu einer schlanken, wenn nicht ausgehungerten Infrastruktur. Nicht so in Scuol. Für Verstärkungswagen in der Hochsaison und spätere Ausbauten bleibt genügend Platz. Sogar der von Nostalgiefans befürchtete Abbruch der Drehscheibe blieb aus. Damit ist sicher, dass auch zukünftig die beliebten Nostalgie-Dampfzüge wieder ins Unterengadin verkehren können. Bravo RhB.

Ausflugstipp

Thermalbad und Nationalpark lohnten schon lange eine Reise nach Scuol. Winter- und Sommerwanderungen auf der Sonnenterrasse von Motta-Naluns sind dank der neuen Gondelbahn noch leichter zu erreichen.

An dieser Stelle wurde auch schon über die Anstrengungen von Tourismus- und öV-Kreisen Graubündens berichtet, die Verbindungen Richtung Südtirol zu intensivieren. Dies trägt Früchte, jetzt gibt's zwei Varianten. Neu verkehrt das Postauto im Zweistundentakt von Scuol nach Nauders. Weiter geht's mit dem Bus über den



Reschenpass nach Mals, wo die Vinschgerbahn Richtung Meran wartet oder gleich wieder ins Postauto nach Müstair und über den Ofenpass nach Zernez umgestiegen werden kann. Eine tolle Rundreise. Bis Nauders und ab Mals sind GA und Halbtax-Abo gültig.

Edith Dutler

Scuol Tarasp:
Der Perron, genügend lang, gedeckt und ebenerdig. Neuer Bahnhof – neuer Zug im Januar 2010.

Bilder: RhB

Ticino: Trasporto pubblico 2010 successi e rivendicazioni

La liquidazione di Cisalpino non ha certo risolto i problemi del traffico passeggeri sulla tratta ferroviaria del Gottardo. Anzi con il nuovo orario 2010 la situazione è ulteriormente peggiorata per quanto riguarda le relazioni su Milano. Non c'era da attendersi di meglio. Il problema non era la società Cisalpino ma lo scarso, se non inesistente, interesse di Trenitalia per la tratta Milano-Chiasso. Trenitalia sta concentrando gli sforzi – con successo bisogna riconoscere – sulle relazioni ad alta velocità. Preso atto di ciò, noi dell'ASTUTI riteniamo che bisogna a questo punto stabilire quali sono gli interessi degli utenti ticinesi per tentare di ottenere il meglio possibile da questa insoddisfacciente situazione.

IR per Milano: frequenza oraria

Riteniamo ragionevole pretendere una frequenza oraria di EC su Milano Centrale, soprattutto la reintroduzione delle relazioni IR Ticino-Milano al mattino presto e alla sera tardi. Milano è uno dei poli, insieme a Zurigo, intorno a cui gravita l'economia e la cultura ticinese. Devono essere fatte pressioni su rete Ferroviaria Italiana per ottenere le necessarie tracce sul percorso Chiasso-Milano. Se Trenitalia non è interessata a queste relazioni, FFS deve insistere per poterle gestire in prima persona, pretendendo l'applicazione, appena ciò diverrà possibile, del libero accesso alla rete ferroviaria come succede in altri paesi. Ciò è nell'interesse stesso di Trenitalia, in fin dei conti i treni dalla Svizzera a Milano portano passeggeri ai suoi Eurostar.

ICN da Chiasso invece di Lugano

Le relazioni ICN hanno dato prova della loro affidabilità, soppe-



Finalmente: treni regionali varcando la frontiera a Chiasso.

Fotos: wo

rendo alle magagne dei Cisalpini a più riprese nel corso del 2009, e hanno riscosso successo presso la clientela. Riteniamo, che queste composizioni debbano essere fatte proseguire tutte fino a Chiasso, con fermata a Mendrisio. Anche il Mendrisiotto ha diritto a quello che è ormai diventato lo standard svizzero in fatto di trasporti pubblici: un orario cadenzato a frequenza oraria.

TiLo: successo intermediario
TiLo rappresenta un successo delle ferrovie in Ticino, treni a

cadenza semioraria, comodi e silenziosi: un vero salto di qualità rispetto al passato. Purtroppo in Lombardia è stato un flop, sempre per l'assenza di interesse di Trenitalia e delle autorità regionali. Anche in questo caso si debbono stabilire delle priorità.

Una rete di treni suburbani serve soprattutto ai pendolari. Ora, la quota di pendolari dal Ticino su Milano è certamente inferiore al numero di frontalieri italiani che si recano in Ticino. Le composizioni TiLo dovrebbero perciò essere impiegate piut-

tosto per questa fascia di clientela, ampliando la rete di relazioni sulla o garantendo coincidenze snelle con la fascia di frontiera della Regione Insubrica, cercando eventualmente sinergie anche con le Ferrovie Milano Nord.

Le relazioni regionali dal Ticino su Milano dovrebbero, se del caso, servire ai Ticinesi che si recano per studio o lavoro a Milano, evitando quindi di fermare in tutte le stazioni. A partire da Chiasso potrebbero seguire un tracciato da Interregio, fermandosi solo nelle stazioni principali come Como, Seregno, Monza e (nuovo) Milano Greco Pirelli, importante polo universitario e stazione di interscambio dei trasporti urbani.

Corsie preferenziali

Il trasporto pubblico può avere successo a lungo termine solo se tutti i vettori funzionano adeguatamente. L'integrazione tra FFS, FLP, FART, Autopostale, ecc. è ormai collaudata e riteniamo funzioni adeguatamente. Resta carente l'informazione in merito, soprattutto alle stazioni principali, con chiare cartine.

Margini di miglioramento esistono nelle reti di bus urbani, soprattutto a Lugano. Troppo spesso gli autobus restano intrappolati nel traffico privato in seguito alla mancanza di percorsi privilegiati adeguati. Le corsie preferenziali per gli autobus sono insufficienti e mancano proprio dove più servirebbero. Le misure di promozione del trasporto pubblico hanno raggiunto i propri limiti. Bisogna cominciare a prendere in considerazione vere e proprie misure di penalizzazione del traffico privato se si vogliono decongestionare le strade.

Giovanni Ruggia

Die Welle zum Umsteigen

Endlich: Nach 40 Jahren Planen und Duellieren hat am Bahnhof Dornach-Arlesheim ein zeitgemässer öV-Knotenpunkt den verblichenen Charme des heruntergekommenen Landbahnhofs abgelöst. Ein Quantensprung.

Bei Regen war bisher Rennen angesagt. Tram- und Bushaltestellen waren über den ganzen Platz verstreut, Unterstände oder Wartehallen Luxus. Alles provisorisch, obwohl immer mehr Busse diesen Bahnhof als Ziel ansteuerten. Jetzt finden sich S-Bahn, Tram, Busse und Postautos an dieser wichtigsten öV-Drehscheibe im Birseck, der Grenzregion zwischen Basel- und Solothurn, unter einer «perfekten Welle» ein, wie die «Basler Zeitung» schreibt. Eben- und trockenem Fusses kann zwischen allen Verkehrsmitteln umgestiegen werden – einzig für die S-Bahn Richtung Laufen-Delsberg ist die Unterführung zu benützen.

Die Tickets aus den grünen TNW-Automaten sind schon lange für alle Verkehrsmittel



gültig. Jetzt hofft man auf weitere Fahrplanverdichtungen, z. B. den Viertelstundentakt auf der S-Bahn und weiteren Buslinien und bis Mitte nächsten Jahres wird noch die Tramlinie 10 hier auf Doppelspur ausgebaut. Platz sei vorhanden. Noch besser wären Schnellzugshalte, so die Verantwortlichen an der Einweihungsfeier. Bleibt zu hoffen, dass die SBB

dazu genügend lange Perrons gebaut hat.

Die Anschlüsse in Dornach sind offensichtlich so optimiert worden, dass der bestehende Kiosk genügt, um die Wartezeiten zu überbrücken. Vorläufig gibt's hier weder Verkauf- noch Gastronomieangebote, was für einen Regionalbahnhof dieser Bedeutung heute die Regel ist. Abhilfe solle eine Über-

bauung gegenüber schaffen. Jedenfalls ist der Schalter noch mit Bahnpersonal bedient.

Pro Bahn Nordwestschweiz ist erfreut, dass es gelungen ist, in Zusammenarbeit zwischen zwei Kantonen, Bund und drei Transportunternehmen eine attraktive Drehscheibe für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zu schaffen. **ProBahn NWCH**

Brückenschlag im Glattal

Seit mehr als einem Jahr ist die Glattalbahn zwischen Zürich Bahnhofplatz und Zürich Flughafen via Glattbrugg in Betrieb (siehe InfoForum 1/09). Ein weiterer Ast wird von Stettbach über Dübendorf, Wallisellen, nach Auzelg führen und auf diese Weise eine direkte Tangentialverbindung zum Flughafen ermöglichen. Start ist im Dezember 2010.

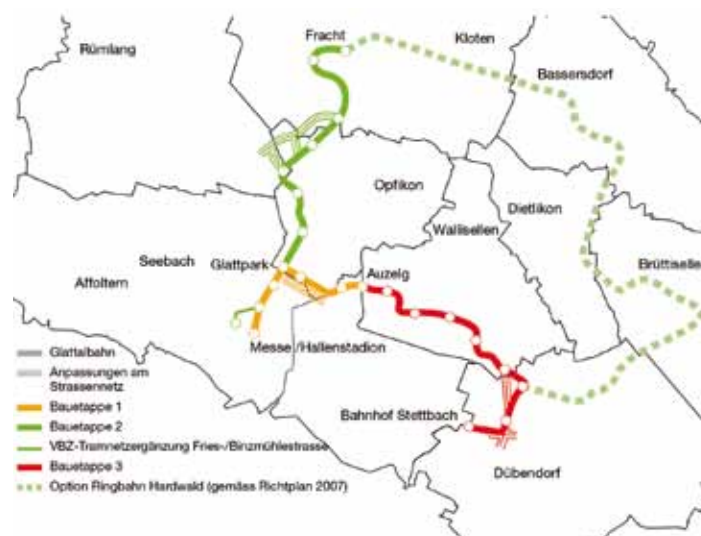
Kernstück dieser Verbindung ist ein 1,2 km langer Viadukt, der in S-Form das Glattal überspannen und die beiden Gemeinden Wallisellen und Dübendorf in luftiger Höhe verbinden wird. Mit einer zünftigen Aufrichte wurde ein Jahr vor der Eröffnung der fertiggestellte Rohbau dieses markanten Bauwerks gefeiert. Delegationen aus beiden Gemeinden brachten je eine grosse Tafel mit den Ziffern 1 respektive

2 mit und fügten diese in der Nähe der vorgesehenen Haltestelle Glattzentrum zu einer 12, der künftigen Liniennummer, zusammen. Dank der Glattalbahn wird auch das Zentrum von Wallisellen aufgewertet mit neu gestaltetem Bahnhof, Bahnhofplatz, Ladenstrassen,

Büro- und Wohngebäuden. Kurz zuvor organisierte die Sektion Zürich von PBS eine Besichtigung dieser imposanten Baustelle im Norden Zürichs. Zu beeindruckend vermochte auch die Tatsache, dass der Glattalviadukt Steigungen bis zu 69% aufweist. Der Zwölfer wird die

gleichen Steigungen zu meistern haben wie die Linien auf den Zürichberg.

In weniger als einem Jahr ist die Glattalbahn vollendet. Dannzumal ergänzen die drei Linien 10, 11, 12 das Zürcher Tramnetz im Norden. Die Glattalbahn ist Teil des ZVV-Netzes und GA, Halbtax, Tageskarten sind natürlich gültig. Für weitere Angebotsverbesserungen fehle allerdings 2011 das Geld, weil der Kanton Zürich die Finanzen sanieren müsse, liess der Zürcher Verkehrsverbund kürzlich verlauten. Wohl wird das Angebot verbessert, hingegen stehen im Gebiet des Kantons Zürich verschiedene dringliche öV-Ausbauschritte an, die nicht verzögert werden dürfen. Aus diesem Grund hält sich die Begeisterung für solche Sparmassnahmen des ZVV in engen Grenzen. **ks/us**



Aufgewertete Nebenlinie

Kerzers–Lyss weiterhin mit der Bahn, auch auf Betreiben von Pro Bahn. Bargaen feiert neuen Bahnhof.

Vor fünf Jahren erteilte der Grosse Rat des Kantons Bern, im Zusammenhang mit dem Angebot öV 2005-08, dem Regierungsrat den Auftrag, die Frage des Verkehrsmittels zwischen Lyss und Kerzers mit den Stationen Aarberg, Bargaen, Kallnach, Fräschels, Kerzers Papillorama zu überprüfen. Ausschlaggebend waren die anscheinend bescheidene Nachfrage und die schlechte Wirtschaftlichkeit. In der Studie wurden folgende Varianten untersucht:

- Stündliche Bahn Lyss–Kerzers plus Verdichtung zum Halbstundentakt mit Bus Lyss–Aarberg (heutiger Zustand)
- Halbstündliche Bahn Lyss–Aarberg und stündliche Busverbindung Aarberg–Kerzers
- Stündlicher Busbetrieb Lyss–Kerzers mit Verdichtung zum Halbstundentakt Lyss–Aarberg

Bewertet wurden Angebotsqualität, Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Sicherheit sowie die Auswirkung auf die Standortqualität.

Bahn bleibt

Pro Bahn Espace Mittelland beteiligte sich aktiv an der Studie. Nach Abwägen aller Vor- und Nachteile eines Busbetriebes sprach sie sich für die Beibehaltung des heutigen Zustandes aus. Mit dem Urteil des Regierungsrates, der trotz negativer betriebswirtschaftlicher Effekte bei der Bahnlösung ebenfalls dem Status quo zustimmte, sah sich PBEM in ihrer Haltung bestätigt. Der Grosse Rat entschied sich im April 2009 für die Beibehaltung der heutigen Betriebsart. Ein gleicher Entscheid erfolgt im Kanton Freiburg mit Bahnhöfen in Fräschels und Kerzers. Die Zukunft der am 12. Juni 1876 von der Suisse-Occidentale eröffneten Strecke Murten–Fräschels (Kantonsgrenze) bzw. Ju-



Bargaen vom alten Statiönli zur modernen S-Bahn Haltestelle.

Bilder: hr



ra-Bernois Fräschels–Lyss, seit Dezember 1944 elektrifiziert, war gesichert. Damit konnte die SBB auch die heruntergekommenen Bahnhöfe sanieren.

Nach einer Intensivbauzeit von zwei Wochen im Sommer mit Bahnersatzbetrieb auf der Strasse sind in Fräschels, mit auf einem Gleis verschlankter Anlage, und in Bargaen neue Personenanlagen nach dem Standardmodell der SBB entstanden. Wartehalle, Velounterstand und die 55 cm hohe Perronkante sind gegeben. Das ebene Einsteigen in die BLS-Triebzüge wird geschätzt.

Bargaen feiert

Bereits 1926 reichte die Gemeinde Bargaen bei den SBB ein

Bittschreiben zur Errichtung eines Bahnhofes ein. Dieses wurde mit der Begründung abgelehnt, dass die vorwiegend landwirtschaftliche Bevölkerung zu wenig reise. 1932 wurde nachgedoppelt mit dem Hinweis, dass das Dorf mit nahezu 800 Einwohnern ein moralisches Recht auf eine Haltestelle habe, wenn die Bahnlinie schon mitten durchs Dorf führe. Die SBB gab nach und vereinbarte mit der Gemeinde Bargaen «Erstellung und Betrieb einer Haltestelle bei km 93,935 und 448.7 m. ü. M., der Strecke Lausanne–Lyss, zwischen den Stationen Kallnach und Aarberg, mit dem Namen Bargaen». Die Haltestelle erhielt einen Bahnsteig von 100 m mit hölzerner Schutzhütte auf der Dorfseite. Für die Kosten von 5500 Franken hatte ausschliesslich die Gemeinde Bargaen aufzukommen. Zusätzlich war unentgeltlich Strom zu liefern

und das Ein- und Ausschalten der Lampen zu übernehmen. Einmal gebaut, ging die Haltestelle ins Eigentum der SBB über, immerhin verpflichtete sich diese, Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten zu besorgen.

Die Haltestelle wurde am 15. Mai 1933 mit sechs Zügen in Betrieb genommen. Im Schreiben an die Eisenbahndirektion des Kantons Bern am 19.12.1933, lobt die Gemeinde das Funktionieren der Haltestelle zur vollsten Zufriedenheit. Im Schreiben bittet sie die Eisenbahndirektion höflich, auf den Fahrplanwechsel vom 15. Mai 1934 den Güter/Personenzug 4441, der in Aarberg um 06.30 aus Payerne eintrifft, auch in Bargaen anhalten zu lassen. Die Gemeinde hoffe, dass mit Rücksicht auf die über Erwarten gute Frequenz der Haltestelle diesem Bedürfnis entsprochen werde. 1944 forderte Bargaen ein Stum-

pengleis für vier Güterwagen. Das Gesuch wurde abgelehnt, Aarberg liegt zu nahe. Im Verlaufe der Jahre wurde die Schutzhütte mit Wartsaal, Schalter und Büro ausgerüstet, sodass Reisende am Schalter Billette schweizweit beziehen konnten. Seit dem Aufstellen eines Billettautomaten und der Automatisierung der beiden Barrieren im September 1979 blieb's beim Wartsaal als Wind- und Regenschutz. Im Februar 2005 brannte das verlassene Haltestellengebäude ab, trotz Grosseinsatz der Feuerwehr. Vermutet wurde Brandstiftung oder Fahrlässigkeit, ein Schuldiger wurde nie gefunden. Als Ersatz diente fortan ein offener Miniwindschutz.

Am 17. Oktober 2009 übergab die SBB in einem Festakt Gemeindebehörden und Bevölkerung den neuen «Bahnhof» mit seinem 120 m langen Hochperron, der Wartezone, Infowand, Fahrplänen, Billettautomaten und gedecktem Veloparkplatz. «Dass unser Tor zur Welt gerade so modern und durchsichtig daherkommt, haben wir nicht erwartet,» be-



Kerzers: Kreuzung der Linien Lyss - Payerne und Bern - Neuenburg. Die S 52 fährt von Bern her ein.

Bild: hr

merkte der Gemeindepräsident in seiner Festansprache. Im Stundentakt verkehren die NI-NA-Triebzüge der BLS zwischen Kerzers, Barga, Lyss und Büren, je mit schlanken Anschlüssen an S-Bahn und Regio-Express Richtung Bern, Neuenburg resp. Biel. Aus der Sicht von Pro Bahn

ist die Aufwertung dieser Verbindung zu begrüssen. Aarberg mit seiner Zuckerfabrik bleibt auf der Schiene so oder so beidseitig erschlossen. Lyss-Kerzers bildet zudem ein Teilstück der flachen Nebenlinie Solothurn-Lyss-Payerne-Yverdon, welche als Ausweichroute für den Gü-

terverkehr durchaus aufgewertet werden könnte. Siehe Artikel im InfoForum 1/09 und 4/09. Verkehren Güter- und Personenzüge auf einer Linie, steigt auch das Entgelt für die Infrastrukturbenützung. Das stärkt die Wirtschaftlichkeit. So einfach ist das.

Hans Rothen

Schüler entdecken Zürich

Selbstständig einen Reiseplan erstellen und das ganze Gebiet zwischen Säuliamt, Zürichsee und Weinland mit dem öV zu erkunden, das ermöglicht das neue Lehrmittel «ZVV-Entde-

ckungsreise». Schülerinnen und Schüler der 4. bis 6. Klassen sollen damit in die Welt von Bus, Bahn, Tram und Schiff eingeführt werden. Eine tolle Idee – ganz im Sinne von Pro Bahn.**pd**



S-Bahn nach Sibirien

Auch einer S-Bahn bekommt es nicht gut, wenn nachts über der Strom ausgeschaltet wird. Statt im ersten Frühzug von Langnau am Albis nach Zürich zu fahren, hiess es ab an die Wärme zum

Auftauen. Ob die wartenden Reisenden mit heissem Kaffee aufgewärmt wurden, ist nicht bekannt.

Foto: Schienenblitz, Januar 2010 in Zürich Giesshübel. **pbs**

Mitgliederversammlungen



Pünktliche Züge – pünktliche
Versammlung.

Bild: SBB

Diese gehören zu jeder Vereinigung. Bei Pro Bahn sind sie aber mehr als ein Ritual. Sie erlauben, den Kontakt mit den Mitgliedern zu vertiefen. Dort können Anliegen und Wünsche für die Tätigkeit deponiert werden. Andererseits suchen die Sektionen auch immer wieder Personen, die bereit sind, sich inhaltlich für unsere Themen zu engagieren. Kontakte zu den

politischen Behörden und zu den Transportunternehmen gehören dazu. Die MV werden meist mit einem interessanten Besichtigungsprogramm verbunden.

Die Teilnahme lohnt sich bestimmt. Auch am 17. April 2010 an der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz in Uster, wo alle Mitglieder als Gäste herzlich willkommen sind; siehe Talon unten. Es wartet ein attraktives Rahmenprogramm.

Die Sektion Ostschweiz führt ihre diesjährige Versammlung am 20. März in Landquart durch. Im statutarischen Teil wird auch eine Reorganisation der Sektion behandelt und es finden Neuwahlen für den Vorstand statt. Am Nachmittag wird die Betriebsleitstelle der RhB im Bahnhof Landquart be-

sucht. Natürlich haben alle Ostschweizer Mitglieder von PBS bereits eine entsprechende schriftliche Einladung erhalten.

pbs

InfoForum foliert

Bisher wurde das InfoForum offen versandt. Adresse auf der Rückseite und kaum jemand erkannte auf den ersten Blick, dass das InfoForum wieder im Briefkasten liegt. Ab diesem Jahr wird «unser Heft» in eine leichte Folie eingepackt, eben foliert. Kein Mehraufwand und keine spezielle Belastung der Umwelt, wie uns die Druckerei versichert. Viel Vergnügen bei der Lektüre.

pbs

17. April 2010: Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

Die diesjährige DV von Pro Bahn Schweiz findet am Samstag, 17. April im Zürcher Oberland statt, organisiert von der Sektion Zürich, und beinhaltet einen speziellen Leckerbissen.

- Treffpunkt: 10.30 Uhr Bahnhof Uster, Eintreffen Lokremise I (DVZO)
 10.35 Uhr Delegiertenversammlung – statutarischer Teil
 Besichtigung Lokremise / Modellbahnanlage
 Mittagessen
 15.30 Uhr Abschluss der DV in Bauma

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 2010** schriftlich oder elektronisch an.

Anmeldetalon Pro-Bahn-Delegiertenversammlung

vom 17. April 2010, Pro Bahn Schweiz in Uster (Delegierte durch Sektionen angemeldet).

Ich nehme an der Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz als Gast teil

Talon bis 1. April 2010 einsenden an:

Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Postfach 50, 3323 Bärswil, oder Mail an: chriharo@gmx.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

E-mail _____

Gönner Pro Bahn

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



BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



gs graphic-studio

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

Gemeinden

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

Clinch für die S2

Seit 1990 fährt die Zürcher S2 als beschleunigte S-Bahn dem linken Zürichsee-Ufer entlang und bedient in der ausserschwyzzerischen March alle Haltepunkte. Seit zwei Jahren im Halbstundentakt und während der Skisaison sogar mit Verlängerung bis Unterterzen (Flumserberge). Eine Erfolgsgeschichte. Zwischen Pfäffikon SZ und Reichenburg führt parallel dazu eine Postautolinie, meist mit Gelenkbussen oder Beiwagen. Alles vernetzt mit recht guten Anschlüssen, auch auf den Fernverkehr.

2014 kommt in Zürich die Durchmesserlinie in Betrieb. Die S2 wird dort durchgeführt, deren Fahrplan wird umgekrempelt. Schliesslich haben die Zürcher die DML auch stark mit-

finanziert. Damit wird das heutige Fahrplankonstrukt in der March komplett über den Haufen geworfen. Noch sind sich die Protagonisten nicht einig, denn IC/IR Zürich-Chur, Glarner-Sprinter, S2 und die Güterzüge kommen sich östlich von Pfäffikon in die Quere. SBB, ZVV und die öV-Verantwortlichen von SZ, GL, SG, GR suchen – mehr oder weniger erfolgreich – nach Lösungen. Das Gelbe vom Ei haben sie noch nicht gefunden.

Pro Bahn ist im Clinch: Für PB Zürich stimmt der Ansatz des ZVV. PB Ostschweiz, zu deren Sektionsgebiet die March und das Glarnerland gehören, wehrt sich für ein gutes Angebot der S2 in Ausserschwyz und das läuft den Zürcher Absichten



Wo soll die S2 in Zukunft halten?

Bild: wo

komplett entgegen. Dass jede Sektion die Interessen «ihrer» Mitglieder wahrt, ist verständlich. Dass ohne teure Infrastrukturausbauten nicht jeder Fahrplanwunsch erfüllt werden kann, ebenfalls. Damit müssen Pro Bahn und ihre Mitglieder leben können. Es bleibt zu hoffen, dass eine akzeptable Lösung gefunden wird und die Pendler dem öV erhalten bleiben.

PBS ZV

Anmerkung

Zum Kontext mit der S-Bahn Planung March-Glarnerland gehört der Antrag der Jungen SP Glarus an die diesjährige Landsgemeinde, den öV im Kanton gratis anzubieten. Pro Bahn kann diesem Ansinnen wenig abgewinnen, der Preis ist für diese Leistung nicht ausschlaggebend, wichtiger für die Benützer und Benützerinnen ist auch im Kanton Glarus endlich ein gutes öV-Angebot im Halbstundentakt.

Kontakte

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

SPACE 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
willi.rehmann@bluewin.ch

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

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

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

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

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen.

«Ich verstehe die starken Preiserhöhungen bei den Halbtaxabos nicht»

gibt Kurt Schreiber, Vizepräsident PBS, an einem Panelgespräch bei der SBB zu den Tarifmassnahmen ganz klar zu verstehen.

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

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



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

Vorname / Name _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

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

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



FLUX – Auszeichnung für Frauenfeld

Der Verkehrsknoten des Jahres 2009 heisst Frauenfeld. Mit dem innovativen Konzept «Bahnhof 2000» und langfristiger Planung hat die Stadt das Bahnhofsquartier und den öffentlichen Verkehr gestärkt. Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsträger ermöglichen am Bahnhof ein rasches, sicheres Umsteigen.

FLUX – der goldene Verkehrsknoten

Die PostAuto Schweiz AG und der Verband öffentlicher Verkehr zeichnen mit dem Preis «FLUX – goldener Verkehrsknoten» jährlich einen herausragenden Verkehrsknoten aus. Der Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und die Wichtigkeit einer sichergestellten Transportkette werden damit hervorgehoben.

Verleihung FLUX 2010 am 11. November in Bern zum Schwerpunkt «in der Nacht».

www.postauto-movimento.ch



Die gelbe Klasse. **PostAuto**
DIE POST+

Damit du da bist, wo dein Tag ist.

 **ZVV** EIN TICKET
FÜR ALLES