



Bild: BLS

Mit FABI in die Zukunft

Weichenstellung für den öffentlichen Verkehr: VCS-Initiative und Gegenvorschlag
Blick über die Grenze: Breisgau, Mulhouse, Belgien, Italien

Schwerpunkt „FABI – Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ ab Seite 3



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Unschöne Nebengeräusche

Auch die nationalrätliche Verkehrskommission befürwortet mehrheitlich die erste Ausbaustufe der Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) von 6,4 Milliarden Franken. Damit folgt sie den Vorgaben des Ständerats – es wird also in beiden Parlamentskammern am gleichen Strick und erst noch in die richtige Richtung gezogen. Unschön ist der Aufschrei von Economiesuisse und Gewerbeverband, die beide nicht wollen, dass das Bahnnetz effizient ausgebaut wird. Es sei zu teuer. Wie bitte war das mit der von beiden Organisationen befürworteten Unternehmenssteuerreform? Eigentlich für KMU vorgesehen, aber in erster Linie von Grossunternehmungen ausgenutzt, hat sie Milliardenlöcher in die Bundeskasse gerissen. Hier soll deswegen nicht von Geldverschwendung gesprochen, aber den beiden Organisationen signalisiert werden, dass mit FABI Gelder fliessen, welche nachhaltige und zukunftsgerichtete Investitionen darstellen. Somit sind Meinungsänderungen willkommen.

F Quelque grincement

Même la Commission des Transports du Conseil National approuve à la majorité le financement par 6,4 milliards de francs, des premières étapes du financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Ce faisant, elle suit la recommandation du Conseil des Etats. Autrement dit, les deux Chambres du Parlement tirent en ensemble sur la même corde et dans la bonne direction. Par contre, la levée de boucliers d'Economiesuisse et de l'Union suisse des Arts et Métiers (USAM) contre l'agrandissement efficace du réseau ferroviaire est regrettable. Les deux organisations affirment que le projet est trop coûteux. Mais qu'en est-il de réforme fiscale des entreprises, soutenue par l'USAM et Economiesuisse? Prévue pour les PME, elle profite surtout aux grandes entreprises et coûte des milliards à la Confédération. C'est pourquoi, il s'agit de signaler à ces deux organisations, qu'en l'occurrence, il ne faut pas parler de coûts supplémentaires qu'entraînerait le FAIF, mais d'afflux d'argent en faveur d'investissements durables orientés vers l'avenir. Tout changement d'avis sera le bienvenu.

I Qualche spiacevoli rumore

La maggioranza della Commissione dei trasporti del Consiglio Nazionale approva il finanziamento di 6,4 miliardi delle prime tappe del piano di "Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria" (FAIF). Questa decisione segue la via presa dal Consiglio degli Stati. Le due Camere del Parlamento uniscono così le loro forze e procedono assieme nella buona direzione. Per contro Economiesuisse e Unione Svizzera delle Arti e dei Mestieri (USAM) si oppongono ad un ampliamento delle infrastrutture ferroviarie. Le due organizzazioni affermano che il progetto è troppo costoso. Che dire allora della riforma fiscale delle imprese sostenuta da USAM e da Economiesuisse? Nata quale sostegno per le piccole e medie imprese, utilizzata soprattutto dalle grandi imprese, ha provocato buchi miliardari nelle casse federali. Desideriamo pertanto segnalare alle due organizzazioni che il denaro investito per il piano FAIF non è uno sperpero bensì un valido investimento per un progetto durevole e orientato al futuro. Ogni cambiamento di opinione a tal proposito sarà benvenuto.

Inhalt

Schwerpunkt FABI

FABI entwickelt sich positiv.....	3
Ostschweiz lobbyiert für Y-Variante.....	4
Daten und Fakten zu FABI.....	5
VCS hält öV-Initiative für besser.....	6
LITRA ist für den Gegenvorschlag.....	7

Aktuell

Schweiz: Die öV-Karte kommt.....	8
Zürich–München: Das ewige Trauerspiel.....	9
Jubiläum: 100 Jahre Lötschbergbahn.....	10-11
In Frankreich rollt bald der Billig-TGV.....	12
Die neuen WC-Welten der SBB.....	13

Blick über die Grenze

ÖV-Region Breisgau.....	14-15
Mit Tram und Bahn in Belgien.....	16-17
Das Eisenbahnmuseum von Mulhouse.....	18
Hochgeschwindigkeitskonkurrenz in Italien.....	19

Pro Bahn intern

Hans Schärer scheidet als Präsident der Region Ostschweiz aus.....	20-21
Umfrage zu Schalteröffnungszeiten.....	22
Werbung an ÖV-Fahrzeugen.....	23

Impressum

InfoForum 1/2013, Versand: 14. März 2013

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
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

Gerhard Lob (gl)
cp 361, 6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Jean-Pierre Baebi, Edwin Dutler, Walter Finkbohner, André Guillaume, Tibert Keller, Hans Rothen, Hans Schärer, Peter Schläppi, Kurt Schreiber, Andreas Theiler. Gastbeiträge: Caroline Beglinger (VCS), Matthias Dietrich (LITRA)

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Postfach 6364, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout

mbDesign Marco Bernet, Konzept und Gestaltung
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2013 13. Juni 2013
Inserate- und Redaktionsschluss 22. Mai 2013
InfoForum 3/2013 12. September 2013
Inserate- und Redaktionsschluss 21. August 2013



Dank Kapazitätsausbau fit in die Zukunft: Neuer Fernverkehr-Doppelstockzug Dosto der SBB.

Bild (Designskizze): SBB

Der Bahnausbau kommt voran

Gute Nachrichten für den öV: Das Parlament will die Mittel für den Ausbau der Bahninfrastruktur verdoppeln. Die Volksabstimmung steht für 2014 an.

Gerhard Lob Voraussichtlich in der kommenden Sommersession wird der Nationalrat über die Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) entscheiden. Diese Vorlage ist ein entscheidender Baustein für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. FABI schafft die Grundlagen, um den Bahnreisenden häufigere und schnellere Angebote sowie mehr Platz in den Zügen und Bahnhöfen zu bieten. Die Ausbauten sollen unter anderem auf den Strecken Bern–Luzern, Zürich–Chur und Zürich–Lugano den Halbstundentakt bringen sowie für einen Ausbau der Knotenpunkte Lausanne und Genf sorgen.

Die Botschaft des Bundesrats datiert vom 18. Januar 2012. Bei der parlamentarischen Beratung ist der Ständerat schneller unterwegs als der Nationalrat. Die kleine Kammer hat bereits während der Wintersession im Dezember 2012 die FABI-Vorlage verabschiedet. Der Ständerat ist dabei weit über die Vorschläge des Bundesrats hinausgegangen. Neben dem unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) ist ein erster Ausbausritt bis zum Jahr 2025 über 6,4 Milliarden Franken gut geheissen worden. Der Bundesrat hatte einen Ausbau von lediglich 3,5 Milliarden Franken vorgeschlagen. Um die Gesamtfinan-

zierung zu sichern, muss daher unter anderem die Mehrwertsteuer von 2018 bis 2030 um ein zusätzliches Promille erhöht werden.

Dieser grössere Ausbausritt, wie er vom Ständerat beschlossen wurde, wird auch von der Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrats wegen der Dringlichkeit der vorhandenen Projekte und der besseren regionalen Ausgewogenheit befürwortet. Am 19. Februar

2013 fällt die Kommission einen entsprechenden Entscheid. Auch den Ostschweizer Anliegen kam man entgegen (siehe separaten Artikel). Lediglich minimale Retuschen angebracht hat die NR-Kommission im Vergleich zum Ständerat beim Umfang der Ausbausritte. So wurde eine kurze Strecke im Tessin erweitert (Kapazitätsausbau Bellinzona – Tenero statt Contone – Tenero) und ein weiterer Planungsauftrag zum

>>>

Am gleichen Strick in die richtige Richtung

Pro Bahn Schweiz freut sich über die bisherigen Ergebnisse der parlamentarischen Beratungen zu FABI.

Kurt Schreiber Mit Genugtuung hat Pro Bahn Schweiz von der Entscheidung der nationalen Verkehrskommission (KVF-NR) vom 19. Februar 2013 Kenntnis genommen, dass für die erste Ausbautetappe des Projekts „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) 6,4 Milliarden Franken eingesetzt werden sollen. Damit folgt diese Kommission den Empfehlungen des Ständerats – es wird also in beiden Parlamentskammern am gleichen Strick und erst noch in die richtige Richtung gezogen.

Bekanntlich haben verschiedene Wirtschaftsorganisationen und der Gewerbeverband Vorbehalte oder gar Ablehnung gegenüber diesem Vorhaben signalisiert. An dieser Stelle möchte Pro Bahn Schweiz einfach in Erinnerung rufen, dass dank FABI Aufträge in Milliardenhöhe zu Gunsten von Wirtschaft und Gewerbe ausgelöst werden, was gerade auch für sie positiv zu werten ist. In diesem Sinne hofft Pro Bahn Schweiz, dass der von diesen Organisationen signalisierte Widerstand wieder aufgegeben wird.



Bild: SBB

>>> Bahnhof Stadelhofen erteilt. So gut wie sicher ist, dass Pendlerinnen und Pendler künftig stärker zur Kasse geben werden, um den Bahnausbau zu finanzieren. In der NR-Kommission hält man es für richtig, ein bescheidenes raumplanerisches Signal zu setzen, indem der Bund die zunehmende Distanz zwischen Arbeitsplatz und Wohnort nicht steuerlich belohnt. Die umstrittene Begrenzung des Pendlerabzugs auf 3000 Franken fand daher eine Mehrheit. Durch diese Massnahme sollen fast 200 Millionen Franken in den Bahn-Fonds fließen.

Ein Diskussionsthema bleibt die Beteiligung der Kantone. Demnach soll ein jährlicher Bei-

trag der Kantone von 500 Millionen Franken neu im Gesetz verankert werden. Es soll also bei einem Pauschalssystem bleiben und die Lasten sollen gemäss einem interkantonalen Verteiler auf die Kantone aufgeteilt werden. Der ursprüngliche Vorschlag, wonach die Kantone die Finanzierung der Publikumsanlagen in den Bahnhöfen übernehmen sollten, wurde fallen gelassen. Tatsächlich hatte sich schon in der Vernehmlassung gezeigt, dass dieser Vorschlag wegen praktischer Umsetzungsschwierigkeiten auf Widerstand stösst.

Gegenüber Ständerat und Bundesrat möchte die NR-Verkehrskommission in Bezug auf die

Verwendung der Mineralölsteuermittel einen andern Akzent setzen: Diese sollen nicht einfach vorbehaltlos in den Bahninfrastrukturfonds fließen, sondern einzig zum Begleichen der aufgelaufenen Schulden im bisherigen FinöV-Fonds dienen. Sobald diese Schulden abbezahlt sind, sollen sie wieder ihrem verfassungsmässigen Zweck zugeführt werden. Damit sollen bürgerliche Politiker beruhigt werden.

FABI ist der direkte Gegenentwurf des Bundesrats zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), die am 6. September 2010 eingereicht wurde. Diese Volksinitiative fand im Parlament bisher kaum Unterstützung. Die Initiative, welche die Hälfte der bisher für den Strassenverkehr vorgesehenen Mittel dem öffentlichen Verkehr widmen möchte, stellt nach Ansicht von Ständerat und Verkehrskommission des Nationalrats nicht die bestmögliche Lösung dar, „da sie eine Umverteilung vornimmt, ein Loch in der Strassenkasse hinterlassen würde und damit die beiden Verkehrsträger gegeneinander ausspielt, anstatt sie sinnvoll zu kombinieren.“

Die Volksabstimmung zu FABI findet voraussichtlich im Jahr 2014 statt. Ob der VCS die Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ zurückzieht, ist noch nicht klar. In ihrem Gastbeitrag für dieses InfoForum preist die Co-Geschäftsführerin des VCS, Caroline Beglinger, nochmals die Vorteile der Initiative an. Doch sicher ist, dass auch mit dem Gegenvorschlag sehr viel erreicht wird. In diesem Sinne hat die Initiative schon viel bewirkt.

Ostschweiz lobbyiert erfolgreich für Bahn-Y

Beim Ausbau der Bahn-Infrastruktur sollen im Rheintal erste Doppelspurabschnitte realisiert werden.

Gerhard Lob In der Ostschweiz setzt sich ein überparteiliches Komitee für den Ausbau des Eisenbahnnetzes Bodensee-Rheintal ein. Lanciert wurde diese Initiative von den St. Galler Ständeräten Paul Rechsteiner (SP) und Karin Keller-Sutter (FDP). Dabei sind die halbstündlichen Schnellzugsverbindungen von Chur nach St. Gallen und die Anbindung von Kreuzlingen und Konstanz entlang des Bodensees die Kernpunkte des so genannten Konzeptes „Bodensee-Rheintal Y“.

Der durchgehende Doppelspurausbau der heutigen Einspurstrecke im Rheintal ist das Ziel im Bereich Infrastruktur. Im Rahmen dieses Konzeptes wurden in einem ersten Schritt mit Horizont 2020 im Rheintal Investitionen

zwischen 175 und 220 Millionen in die Schieneninfrastruktur gefordert. Dafür hat sich die Ostschweiz im Rahmen der parlamentarischen Beratung von FABI eingesetzt – bisher mit Erfolg. Erste Doppelspurabschnitte sollen gemäss Entscheiden von Ständerat und der Verkehrskommission des Nationalrats entstehen.

Gemäss dem Komitee sind zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der zweiten Etappe auf der Bodenseelinie weitere Infrastrukturausbauten in Höhe von 280 bis 400 Millionen Franken notwendig. Das Konzept „Bodensee-Rheintal Y“ baut auf den bereits von Bund und Kantonen im Rahmen von HGV und ZEB beschlossenen Investitionen zur Verbesserung der Bahninfrastruktur (insbesondere zwischen St. Gallen und

St. Margrethen) auf. Die zweite Etappe steht in Bern aber noch nicht zur Diskussion.

Neben dem erwähnten Doppelspurausbau der Rheintalstrecke wird die umsteigefreie Anbindung des Rheintals an das nationale IC/IR-Netz angestrebt. Zusätzlich werden die grenzüberschreitenden Anschlussverhältnisse in Konstanz, St. Margrethen und Buchs SG verbessert. Davon sollten die neuen S-Bahn- und öV-Konzepte im Raum Vorarlberg/Liechtenstein profitieren. In Konstanz würde eine neue Option für internationale Verbindungen aus dem Raum Stuttgart/Offenburg via Singen-Konstanz nach Chur entstehen.

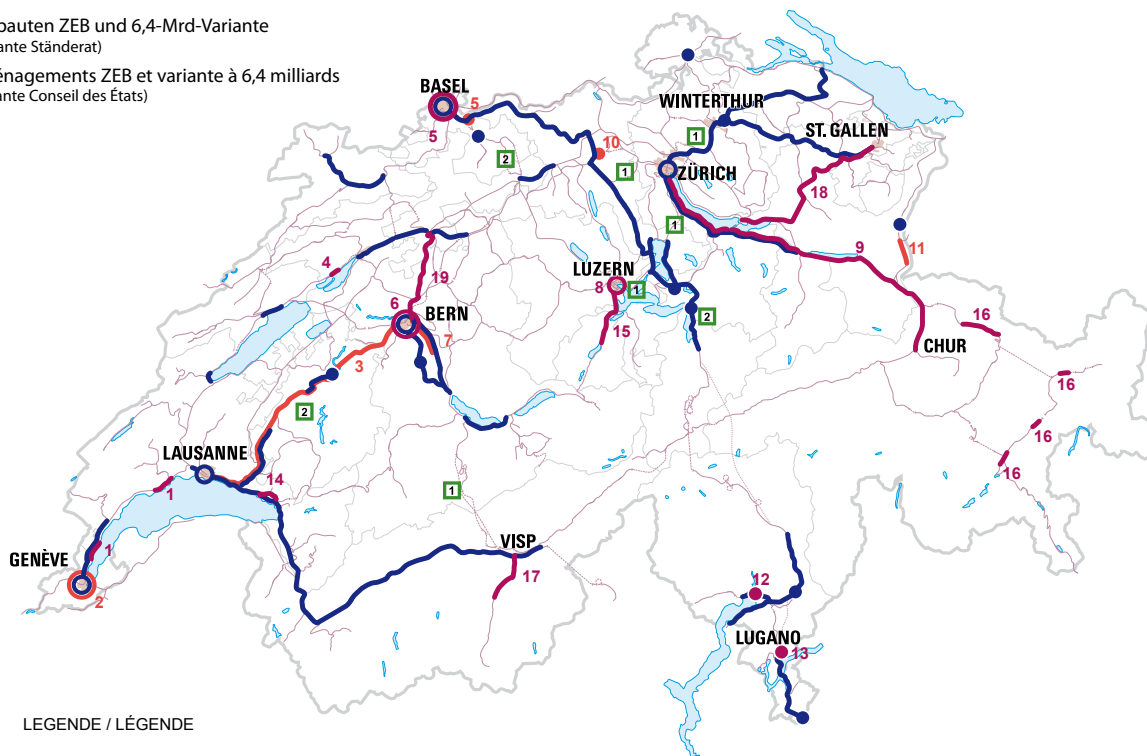
Internet: www.bahn-y.ch

FABI – Ausbauschnitt 2025 nach Ständerat

Ausbauten ZEB und 6,4-Mrd-Variante
(Variante Ständerat)

Quelle: BAV, Stand 14.12.2012

Aménagements ZEB et variante à 6,4 milliards
(variante Conseil des États)



LEGENDE / LÉGENDE

- Ausbauten ZEB
Aménagements ZEB
- Ergänzungen Ständerat zu Ausbauschnitt 2025 (total 6,4 Mia.)
Compléments Conseil des États à l'étape d'aménagement 2025 (total 6,4 milliards)
- Ausbauschnitt 2025 (3,5 Mia.)
Etape d'aménagement 2025 (3,5 milliards)
- Kredite für Projektierung, Planung und Studien
Crédits pour la planification et des études

Ausbaustritt 2025 (6,4 Mrd. Fr.) und ZEB (Legende)

- 1 Lausanne–Genf: Kapazitätsausbau;
- 2 **Knoten Genf: Kapazitätsausbau;**
- 3 **Lausanne–Bern: Beschleunigungsmassnahmen;**
- 4 Ligerz–Twann: Kapazitätsausbau;
- 5/5 Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal: Kapazitätsausbau; **Pratteln: Entflechtung;**
- 6 Knoten Bern: Kapazitätsausbau;
- 7 **Gümligen–Münsingen: Kapazitätsausbau;**
- 8 Bern–Luzern: Leistungssteigerung;
- 9 Zürich–Chur: Kapazitätsausbau;
- 10 **Rapperswil–Mägenwil: Leistungssteigerung;**
- 11 **St. Gallen–Chur: Kapazitätsausbau;**
- 12 Contone–Tenero: Kapazitätsausbau;
- 13 Lugano: Kapazitätsausbau;
- 14 Vevey–Blonay: Leistungssteigerungen;
- 15 Luzern–Stans/Giswil: Leistungssteigerungen;
- 16 Landquart/Chur–Davos–St. Moritz: Leistungssteigerungen;
- 17 Zermatt–Täsch/Fiesch: Leistungssteigerungen;
- 18 St. Gallen–Rapperswil/Wil–Nesslau: Leistungssteigerungen;
- 19 Worblaufen–Solothurn: Leistungssteigerungen;
- 1 Projektierung Kapazitätsausbau **Aarau–Zürich**
- 1 Projektierung Kapazitätsausbau **Zürich–Winterthur (Brüttener)**
- 1 Projektierung Kapazitätsausbau **Thalwil–Zug (Zimmerberg)**
- 1 Projektierung Kapazitätsausbau **Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof)**
- 1 Projektierung **Bahntechnik-Ausrüstung Ferden–Mitholz im Lötschberg-Basistunnel**
- 2 Studien für **Basel-Mittelland (3. Juradurchstich),**
- 2 Studien für **die Neubaustrecke Axen**
- 2 Studien für **Lausanne–Bern**

ZEB: einzelne Massnahmen siehe www.bav.admin.ch sowie www.sbb.ch/zeb

- Ausbauschnitt 2025 (3,5 Mia.)
- Ergänzungen Ständerat zu Ausbauschnitt 2025 (total 6,4 Mia.)
- Kredite für Projektierung, Planung und Studien

Étape d'aménagement 2025 (6,4 milliards de francs) et ZEB (Légende)

- 1 Lausanne–Genève: extension de capacité;
- 2 **nœud de Genève: extension de capacité;**
- 3 **Lausanne–Berne: mesures d'accélération;**
- 4 Gléresse–Douanne: extension de capacité;
- 5/5 Bâle Est (1^{re} étape), Ergolzthal: extension de capacité; **Pratteln: désenchevêtrement**
- 6 nœud de Berne: extension de capacité;
- 7 **Gümligen–Münsingen: extension de capacité;**
- 8 Berne–Lucerne: augmentation du rendement;
- 9 Zurich–Coire: extension de capacité;
- 10 **Rapperswil–Mägenwil: augmentation du rendement;**
- 11 **St-Gall–Coire: extension de capacité;**
- 12 Contone–Tenero: extension de capacité;
- 13 Lugano: extension de capacité;
- 14 Vevey–Blonay: augmentation du rendement;
- 15 Luzern–Stans/Giswil: augmentation du rendement;
- 16 Landquart/Chur–Davos–St. Moritz: augmentation du rendement
- 17 Zermatt–Täsch/Fiesch: augmentation du rendement;
- 18 St. Gallen–Rapperswil/Wil–Nesslau: augmentation du rendement;
- 19 Worblaufen–Soleure: augmentation du rendement;
- 1 Planification extension de capacité **Aarau–Zurich**
- 1 Planification extension de capacité **Zürich–Winterthur (Brüttener)**
- 1 Planification extension de capacité **Thalwil–Zug (Zimmerberg)**
- 1 Planification extension de capacité **Zug–Luzern (gare souterraine ou gare de passage)**
- 1 Planification **équipement technique ferroviaire Ferden–Mitholz dans le tunnel de base du Lötschberg**
- 2 Etudes pour **Basel-Plateau (3^e percée du Jura),**
- 2 Etudes pour le **nouveau tronçon de l'Axen**
- 2 Etudes pour **Lausanne–Berne**

ZEB: mesures isolées cf. www.bav.admin.ch ainsi que www.cff.ch/zeb

- Etape d'aménagement (3,5 milliards)
- Compléments Conseil des États à l'étape d'aménagement 2025 (total 6,4 milliards)
- Crédits pour la planification et des études

„Die Initiative setzt die richtigen Prioritäten“

Caroline Beglinger, Co-Geschäftsleiterin VCS, hält den Gegenvorschlag für gut. Die Initiative sei aber noch besser.

Caroline Beglinger Fast wäre man versucht zu denken, die Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ hätte ihren Zweck erreicht. Nachdem sie im September 2010 mit 140 000 Unterschriften eingereicht worden war, stellte der Bundesrat sehr bald einen direkten Gegenvorschlag vor. Der Ständerat als Erstrat verbesserte diesen nochmals deutlich, die Kommission des Nationalrats stützt diese Verbesserungen. Der Gegenvorschlag in seiner jetzigen Form sichert die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz für die kommenden Jahre und Jahrzehnte. Und für die nächsten fünfzehn Jahre konkretisiert er ein stolzes Investitionsprogramm für die Bahn. Warum also festhalten an der Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“, kurz öV-Initiative? Worin liegen ihre Vorteile? In zwei wesentlichen Punkten schneidet die öV-Initiative wesentlich besser ab als der bundesrätliche Gegenvorschlag: der Einsatz von Steuergeldern und die nachhaltige Entwicklung der Schweizer Verkehrsinfrastruktur. Was heisst das konkret?

Keine neuen Steuern

Die öV-Initiative schlägt ein Finanzierungsmodell vor, welches keiner neuen Steuern bedarf. Die Billettpreise steigen ebenfalls nicht, um die Fahrgäste an den Kosten für den Ausbau des Schienennetzes zu beteiligen. Die öV-Initiative wählt einen anderen Weg: Das Geld, welches der Bund in Schiene und Strasse investiert, wird



Caroline Beglinger. Bild: zVg

neu verteilt. Heute fliesst die Mineralölsteuer zur Hälfte in die Staatskasse, und das soll so bleiben. Die andere Hälfte wird seit den 60er Jahren, als man anfang, Nationalstrassen zu bauen, der Spezialfinanzierung Strasse zugeteilt. Der Mineralölsteuerausschlag fliesst sogar ganz in die Spezialfinanzierung. Gebaut werden mit diesem Geld vor allem Nationalstrassen, zum Teil Kantonsstrassen, und ein kleiner Teil fliesst in die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen für den öffentlichen Verkehr – insbesondere in den Agglomerationen.

Die öV-Initiative schlägt vor, aus dieser Spezialfinanzierung beide Verkehrsträger gleichberechtigt zu finanzieren: Schiene und Strasse. Und das aus der ganz einfachen Überlegung heraus, dass Strasse und Schiene sich ergänzen und komplementäre Elemente des Land-

verkehrs sind. Vielerorts ist der Bahnverkehr weitaus effizienter als der Strassenverkehr: insbesondere im Agglomerationsverkehr, aber auch als Städteverbindung zwischen den grossen Zentren oder im internationalen Güterverkehr. Umgekehrt findet der öffentliche Verkehr auch auf der Strasse statt, und das Auto spielt im ländlichen Raum eine wichtige Rolle. Daher wird die Hälfte der Spezialfinanzierung für den Strassenbau reserviert. Denn Nationalstrassen sollen auch in Zukunft erhalten und saniert werden können.

Ökologische Vorteile

Und hier kommt nun die ökologische Seite des Initiativvorschlags voll zum Tragen. Für viele Fahrten und Transporte ist der öffentliche Verkehr die wesentlich ökologischere Variante als Lastwagen oder Autos. Die Fahrt einer Person von Lausanne nach Genf benötigt sechs Mal weniger Energie als die gleiche Fahrt mit dem Auto. Was den Platzbedarf anbelangt, ist die Bahn sogar zwölf Mal effizienter als die Strasse, um eine Person einen Kilometer weit zu transportieren – und das unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Belegungsgrade.

Die Grundidee der öV-Initiative, das zukünftige Verkehrswachstum hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen, hat durchwegs positive Auswirkungen auf den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoss des Schweizer Verkehrs. Wollen wir nicht die letzten Quadratmeter Landschaft mit Strassen überbauen oder von Bern nach Zürich eine zweite Etage auf die A1 legen, ist die Bahn das richtige Transportmittel. Mit ihr können Massen effizient bewegt werden, und genau das passiert im Schweizer Mittelland. Schon jetzt legen Herr und Frau Schweizer durchschnittlich 2258 Bahnkilometer pro Jahr zurück und allein mit der SBB sind täglich knapp eine Million Menschen unterwegs.

Der VCS hat zusammen mit seinen über 20 alliierten Organisationen mit der öV-Initiative die Debatte lanciert, wie der öffentliche Verkehr, einer der Pfeiler unserer wirtschaftlichen Effizienz, auch in der Zukunft seinen Qualitätsstandard halten und noch weiter ausbauen kann. Der Gegenvorschlag ist ein guter Vorschlag für die Bahn. Aber die Initiative ist noch besser, denn sie bewirkt eine ganzheitliche Verkehrspolitik mit einer klaren Priorisierung der nachhaltigen Verkehrsträger.

Fahrgast-Knigge

ENTSCULDIGEN SIE, JUNGER MANN!

DARF ICH IHNEN VIELLEICHT... MEINEN STEHPLATZ ANBIETEN?

Richtiges Verhalten beim Zugfahren

In diesem Fahrgast-Knigge präsentieren wir Ihnen einige alltägliche Zug-Situationen mit einem Augenzwinkern und Hinweisen für entspannteres Reisen.

www.sbb-deutschland.de/knigge/SBB_Fahrgastknigge.pdf

Langfristig in die Zukunft investieren

Matthias Dietrich, Geschäftsführer LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, unterstützt den FABI-Vorschlag des Parlaments.

Matthias Dietrich Die Schweizer Verkehrspolitik steht vor einer Grundsatzentscheidung: Mit der Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“, dem Gegenvorschlag zur VCS-Initiative, werden die Weichen für die öV-Zukunft gestellt. Auch wenn dieses sprachliche Bild zu hochgegriffen scheint, so ist es für die FABI-Vorlage angebracht. Vor lauter Diskussionen um die diversen regionalen Ausbauprojekte und die unterschiedlichen Finanzierungsquellen tritt der eigentliche Kern der Vorlage beinahe in den Hintergrund: Mit FABI wird das Schienennetz der Schweiz eine unbefristete Finanzierungsgrundlage für Unterhalt, Betrieb und Ausbau erhalten. Der neue Bahninfrastrukturfonds bringt – unabhängig von konjunkturellen und politischen Launen – Investitions- und Planungssicherheit für das Bahnnetz, eine unabdingbare Notwendigkeit. Sollte sich der Vorschlag des Ständerates durchsetzen und vor Volk und Ständen bestehen, so wird die Schweiz sein Schienennetz à jour haben, und zwar heute, morgen und auch übermorgen.



Matthias Dietrich

Bild: zVg

Ein zukunftsfähiges Angebot für den Personen- und Güterverkehr gibt es jedoch nicht zum Nulltarif. In der aktuellen Finanzierungsdiskussion wird der Begriff „Nutzerfinanzierung“ beinahe inflationär und mit den unterschiedlichsten Motivationen verwendet. Wir haben uns dieser Diskussion zu stellen. Die öV-Kundinnen und -Kunden haben ohne Wenn und Aber ih-

ren Preis zu bezahlen, wenn sie ein Angebot in Anspruch nehmen. Die Redlichkeit verpflichtet jedoch auch zur Feststellung, dass auch die öffentliche Hand und die Volkswirtschaft zu den Nutzern des öffentlichen Verkehrs zählen. Sie bestellen Leistungen, weil sie wissen, dass ohne öV die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes langfristig genauso leidet, wie kurzfristig unsere Wirtschaft von heute auf Morgen still stehen würde. Insofern ist der vermehrte Einsatz von Steuermitteln für die Verkehrsinfrastruktur – genauso wie höhere Billettpreise – nötig und ehrlich, wenn auch nicht populär.

Hier unterscheidet sich die FABI-Vorlage zentral von der VCS-Initiative: Es ist nicht zielführend das Finanzierungsproblem der Schiene zu lösen, indem man dafür der Strasse eines beschert. Verabschieden wir uns von alten Dogmen. Ob Schiene oder Strassen, schaffen wir uns eine nachfragegerechte und ökologische Mobilität. Das bedingt ehrlicherweise, dass wir uns nicht nur für einen Schienen- sondern auch einen Strassenfonds einsetzen.

Neu

TGV LYRIA BRINGT SIE DIREKT ANS MITTELMEER.

TGV Lyria verbindet jetzt Genf direkt mit Marseille, Nizza und Montpellier. Tauchen Sie ein in die Aromen, Landschaften und das Licht des Mittelmeers.

Marseille, 3h32*, 1 Hin-/Rückfahrt täglich
Genf Nizza, 6h19*, 1 Hin-/Rückfahrt täglich
Montpellier, 3h48*, 1 Hin-/Rückfahrt täglich

TGV Lyria
Reisen in Harmonie

* Kürzeste Reisezeit

www.tgv-lyria.com

Elektronische öV-Karte auf dem Vormarsch

Die Branche des öffentlichen Verkehrs plant, 2015 die elektronische öV-Karte einzuführen und damit den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu vereinfachen.

Gerhard Lob Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden öV-Kundinnen und -Kunden in der Schweiz mit einer neuen „öV-Karte“ ausgestattet. In einem ersten Schritt geschieht dies aber nur für Besitzer von General- und Halbtax-Abos. Mit der technischen Neuerung will die Branche eine Plattform schaffen, auf der schrittweise verschiedene Fahrausweise und ergänzende Angebote integriert werden können, wie der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die SBB Ende Februar in Bern vor den Medien festhielten.

Es ist geplant, den Kundinnen und Kunden mit der öV-Karte zusätzliche Angebote zur Verfügung zu stellen, die auf Reisen nützlich sind. Gedacht ist an die Integration von Angeboten im Bereich der kombinierten Mobilität wie Velo- und Automiete oder Gastro-Angebote der Speisewagen und Minibars. Denkbar sind später auch Angebote im Freizeitbereich (Skipass, Museum). Mit Sicherheit wird es künftig einfacher sein, Abos zu unterbrechen oder zu erneuern.

Der in der Karte eingesetzte Chip basiert auf der RFID-Technik, die heute bereits in Skigebieten zum Einsatz gelangt. Damit wird die Identifikation der Reisenden und der Art des Fahrausweises ermöglicht. Um den Anforderungen des Datenschutzes Rechnung zu tragen, werden gemäss VöV-Direktor Ueli Stüchelberger allerdings lediglich die Personalien der Reisenden gespeichert. Das Kontrollpersonal erhalte nur Informationen zur Art und Gültigkeit des Fahrausweises.

Die Stiftung für Konsumentenschutz (SKS) begrüsst zwar die technische Neuerung, mahnt aber an, dass künftige Schritte in Absprache mit dem Datenschutzbeauftragten zu erfolgen hätten. „Die öV-Karte ist ein erster Schritt zum E-Ticket“, schreibt die Stiftung. Damit steige auch die Gefahr von Datenmissbrauch.

Der VöV beziffert die Kosten für die Einführung der öV-Karte auf 40 Millionen Franken, wobei 80 Prozent auf den IT-Bereich entfallen. Die SBB übernimmt rund zwei Drittel der Kosten. Nicht eingerechnet sind laut Stüchelberger

dabei die neuen Kontrollgeräte, die von den einzelnen Transportunternehmen selbst getragen werden.

Erkannt hat die Branche auch, dass öV-Angebote noch besser auf das „spezifische Fahrverhalten“ angepasst werden müssen. Auslöser für diese Einsicht war laut Stüchelberger die Debatte rund um die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) im Parlament. Die Politik habe signalisiert, dass der Nutzer finanziell stärker in die Pflicht zu nehmen sei.

Im Rahmen einer Vernehmlassung innerhalb des Verbandes will der VöV verschiedene neue Abos prüfen lassen. So sollen künftig Strecken- und Verbund-Abo kombiniert werden können. Das „normale“ Einzelbillett, das auf allen Zügen gültig ist, wird es auch in Zukunft geben. Ziel ist es jedoch, preislich tiefere Einstiegshürden für Gelegenheitsfahrer zu schaffen und gleichzeitig den öV in den Nebenverkehrszeiten besser auszulasten.

Öffentliche Veranstaltung Referat und Diskussion

zum Thema

„Ist der Tiefbahnhof Luzern gestorben?“

Referent Ständerat Konrad Graber

Dienstag, 9. April 2013

20.00 Uhr bis 21.15 Uhr

Aula Bahnhofgastronomie im 1. OG
im Bahnhof Luzern

Mit anschliessendem Umtrunk, Eintritt frei

Veranstalterin:



www.pro-bahn.ch



Sektion Zentralschweiz, Hirschmattstrasse 54, 6003 Luzern

Eine Karte mehr ...

Pro Bahn Schweiz begrüsst die öV-Karte grundsätzlich. Ein Schwachpunkt könnte die automatische Verlängerung sein.

Kurt Schreiber Die Fülle der bestehenden Kreditkarten und anderen Karten wird ab 2015 mit der öV-Karte ergänzt werden, welche den Zutritt zu den öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern wird. Sie soll nicht nur als Billett dienen, sondern auch weitere Zwecke erfüllen. Pro Bahn Schweiz begrüsst es, wenn auf diese Weise eine kundenfreundliche Lösung gefunden wird, die den Ansprüchen des Datenschutzes genügt.

Auch mit der Einführung der öV-Karte bleiben Halbtax- und Generalabonnement bestehen, eigentlich nichts Neues – wenn aber mit der gleichen Karte noch zusätzliche Dienstleistungen wie Konsumationen im Speisewagen, von der Minibar oder Velo- oder Automiete bezogen werden können, darf die Einführung der öV-Karte als Fortschritt bezeichnet werden.

Wird eine öV-Karte gekauft, so erneuert sich ihre Gültigkeit nach Ablauf der Frist um ein weiteres Jahr, wie das bei Krankenkassen oder anderen Dienstleistungen der Fall ist. Dies vermag zwar Umtriebe vermeiden, aber ebenso gut solche schaffen, dann nämlich, wenn der Kündigungstermin aus irgendeinem Grund verpasst wird. Pro Bahn Schweiz erwartet, dass solche Probleme auf kulante Art und Weise gelöst werden, sonst könnte sich diese Kartenverlängerung als Schwachpunkt herausstellen, was es zu vermeiden gilt.

Das Trauerspiel geht weiter

Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lindau–München zögert sich hinaus. Eine schlechte Nachricht für die direkte Bahnverbindung von Bayern nach Zürich.

Edwin Dutler Im Sommer des letzten Jahres verkündeten in schönen Sonntagsreden die Deutsche Bahn, die SBB, der Freistaat Bayern und auch unser BAV optimistisch eine Inbetriebnahme der elektrifizierten Bahnstrecke bis spätestens im Jahre 2017. Wer sich mit dem Projekt jedoch etwas intensiver befasste, dem war bald klar, dass hier von allen Seiten wissentlich oder unwissentlich nicht die Wahrheit gesagt wurde. Bei dem von der Deutschen Bahn so ungeliebten Projekt war wieder einmal Sand im Getriebe.

Und jetzt ist es auf dem Tisch – die schlimmsten Befürchtungen haben sich bestätigt. Im allerbesten Fall verzögert sich die Inbetriebnahme auf 2019. Die Deutsche Bahn ist zurzeit nicht einmal bereit, einen konkreten Termin zu nennen. Viel lieber möchte man von der Schweiz noch mehr Geld für diese Bahnstrecke. Und die verantwortlichen Stellen beim BAV sind überrascht und schmollen. Die Deutsche Bahn versucht bereits, den schwarzen Peter abzuschieben. An einer Medienkonferenz erklärte der Sprecher der Deutschen Bahn wörtlich: „Derzeit gibt es keinen für diese Strecke zugelassenen Fernverkehrszug, der mit Neigetechnik fahren kann.“

Wegen den in den vergangenen Jahren vollzogenen Rückbauten in den Unterwegsbahnhöfen wird es nach der Elektrifizierung längere Abschnitte ohne Kreuzungsmöglichkeiten (bis zu 18 Kilometer!) geben. Die von der Deutschen Bahn in ihren Unterlagen publizierte Zeit von



Die Wagen des EC 195 warteten am 21. Februar 2013 in Lindau über 30 Minuten auf ein Triebfahrzeug für die Weiterreise nach München. Für die Reisenden war weder ein Speisewagen noch eine Minibar verfügbar: EuroCity-Qualität im Jahr 2013! Bild: Edwin Dutler

3 Stunden 15 Minuten ist deshalb reine Schönfärberei, in der Praxis nicht realisierbar. Der Fahrplan wird verspätungsanfällig. Aber dies sind wir von der Deutschen Bahn ja gewohnt.

Wer internationalen Fernverkehr aus Grossvaters Zeiten erleben möchte, dem bietet sich somit auf dieser Strecke noch jahrelang die Möglichkeit. Aber aufgepasst: Wegen Infrastrukturarbeiten in Österreich oder Deutschland wird die direkte Verbindung Zürich – München teils wochenlang stillgelegt und auf Teilstrecken mit Schienenersatzverkehr mit Umsteigen angeboten. Dass dann bei diesen Gelegenheiten auch noch der Speisewagen nicht mehr mitgeführt wird, hat irgendwie System. Dazu gehört auch, dass ein SBB-Sprecher im Radio zu den kritischen Bemerkungen zum internationalen Fernverkehr erklärt hat, die Verbindungen in Richtung Norden und Osten funktionierten doch gut.

So werden nun die neuen Busunternehmen die Gelegenheit benützen, das vorhandene Potential abzuschöpfen und mit umsteigefreien und preislich unschlagbaren Angeboten die Kundinnen und Kunden der Bahn abzuknöpfen. Wann erwachen die Bahnen endlich und erkennen, dass es im internationalen Fernverkehr bereits fünf nach zwölf ist?

In Deutschland verkehren nun Fernbusse

Seit dem 1. Januar 2013 dürfen in Deutschland Unternehmen bundesweit Linienfernverkehr mit Bussen anbieten. Eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat dies möglich gemacht. Bisher verhinderte eine Regelung im PBefG aus den 1930er Jahren, dass in Deutschland parallel zu Strecken, auf denen Bahnverkehr angeboten wird, Linienbusse fahren. Ausnahmen gab es lediglich für Verbindungen nach Berlin und für einige Zubringer zu Flughäfen und Messen.

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) begrüsst die Aufhebung dieses Monopols für bestehende Fernverkehrsangebote. Liniengebundener Fernbusverkehr ist gemäss VCD, in Ergänzung zur Bahn, eine weitere Möglichkeit klimaverträglicher Mobilität.

Die Fernbusse verkehren auch über die Grenzen hinaus in die Schweiz. Ein Blick auf die Angebote ergibt - im Vergleich zur Bahn – teils extrem günstige Preise. So ist eine Fahrt von München nach Zürich mit dem Allgäu Airport Express ab 15 Euro zu haben, in knapp 4 Stunden, ohne Umstieg sowie mit Bordservice und WLAN. Sehr viele Buslinien bieten gratis Internetverbindungen an.

Einen guten Überblick über aktuelle Busverbindungen und Fahrpreise bietet die Webseite www.busliniensuche.de.

Die Pionierbahn feiert Geburtstag

Dieses Jahr jährt sich die Eröffnung der Lötschbergstrecke zum 100. Mal. Am 28. Juni 1913 fand die festliche Eröffnung statt, am 15. Juli desselben Jahres erfolgte die Betriebsaufnahme.

Jean-Pierre Baebi „Die BLS verbindet. Gestern, heute und in Zukunft.“ Unter diesem Motto feiert die BLS 2013 das 100-Jahr-Jubiläum der Lötschbergbahn. Am 31. März 1911 erfolgte der Durchschlag im Lötschbergtunnel, am 28. Juni 1913 die Fahrt des Eröffnungszuges. Heute, 100 Jahre später, ist die Lötschbergstrecke eine wichtige Transitachse.

Die BLS Lötschbergbahn AG ist eine ehemalige, private Bahngesellschaft in der Schweiz. Mit einem normalspurigen Streckennetz von 245 Kilometern Länge gehörte sie zu den grösseren Privatbahnen der Schweiz. Sie unterhielt den Nord-Süd-Verkehr (Güter sowie Rollende Autobahn) über den Lötschberg und war für den Regionalverkehr im Grossraum Bern zuständig. Sie betrieb auch die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee. Die BLS Lötschbergbahn AG wurde im Juni 2006 mit der Regionalverkehr Mittelland (RM) zur neuen BLS AG fusioniert; die neue Gesellschaft ist seit dem 27. Juni 2006 operativ.

Durchstich am Simplon

Die BLS wurde am 27. Juli 1906 unter dem Namen Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon für den Bau der Lötschberglinie gegründet. Seit dem 24. Juli 1901 fuhr bereits von Spiez nach Frutigen die Spiez-Frutigen-Bahn. Diese Bahn wurde am 1. Januar 1907 für 3 558 680.67 Franken von der BLS übernommen. Die ersten Sprengschüsse am 15. Oktober 1906 kündigten den Baubeginn des Lötschbergtunnels an. Im gleichen Jahr wurde der Simplontunnel der SBB fertiggestellt. 1911 wurde der Lötschbergtunnel (Länge 14 612 m) zwischen Kandersteg und Goppenstein durchstossen. Als auch die Zufahrtsrampen auf beiden Seiten fertig gebaut waren, konnte am 15. Juli 1913 der durchgehende Betrieb von Spiez nach Brig aufgenommen werden.

Die bereits seit der Eröffnung mit 15 000 V und 16 2/3 Hz elektrifizierte und aus 33 Tunneln, 3 Lawinenschutzgalerien sowie 22 Brücken bestehende Lötschbergachse wurde zu einer wichtigen Eisenbahnstrecke im internationalen Verkehr, vor allem zwischen dem Elsass und Italien. Die Versuchsstrecke für den elektrischen Betrieb zwischen Spiez und Frutigen war anfänglich für 15 Hz erbaut worden. Die Anlage wurde auf 16 2/3 Hz angepasst, nachdem



Jubiläums-„Lötschberger“ mit Ae 6/8 in Spiez (oben); offizielle Durchschlagsfeier, Lötschbergtunnel, am 14. Mai 1911: Die geladenen Gäste werden mit dem Bauzug von Kandersteg nach Goppenstein geführt (rechts).
Bilder: BLS AG; BLS Archiv

anfangs 1913 die Verwaltungen von Preussen, Bayern und Baden sich auf 16 2/3 Hz als Bahnfrequenz festlegten. Diese Änderung konnte ohne grosse bauliche Veränderung vollzogen werden; einzig die Drehzahlregler der Generatoren mussten angepasst werden.

Mitbetriebene Bahnen

Per 1. Januar 1913 fusionierte die BLS mit der Thunerseebahn (TSB), neben der Lötschbergstrecke (Spiez-Brig) umfasste sie fortan auch die Strecke Scherzligen (Thun)-Spiez-Interlaken-Bönigen sowie die Dampfschifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee. 1915 kam noch die Strecke der Münster-Lengnau-Bahn (MLB) dazu, die aber rechtlich von Anfang an Bestandteil der BLS war.

Zwischen der BLS und folgenden Bahngesellschaften bestand von Anfang an ein Betriebsvertrag: der Spiez-Erlenbach-Bahn und der Erlen-



bach-Zweisimmen-Bahn, 1942 fusioniert zur 35 km langen Spiez-Erlenbach-Zweisimmen-Bahn (SEZ); der Gürbetalbahn und der Bern-Schwarzenburg-Bahn, 1944 fusioniert zur 52 km langen Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS); der 43 km langen Bern-Neuenburg-Bahn (BN).

Diese „mitbetriebenen Bahnen“ waren rechtlich eigenständige Gesellschaften mit eigenen Verwaltungsräten. Verwaltung und Betrieb besorgte die BLS (und vor ihr die TSB), weshalb Personal und Fahrzeuge freizügig eingesetzt wurden. Einzig die Rollmaterialbeschaffungen mussten von den jeweiligen Verwaltungsräten entschieden werden, weshalb einzelne Unterschiede zu erkennen waren. Diese Bahngesellschaften waren im Mehrheitsbesitz des Kantons Bern, der nach dem Ersten Weltkrieg in der damaligen grossen Kohlennot per Regierungsdekret entschied, die Bahnen seien zu elektrifi-



Volksfeste an der Nord- und Südrampe

Pd Mit verschiedenen Veranstaltungen verbindet die BLS die Vergangenheit mit der Zukunft. Schwerpunkte des Jubiläums sind die beiden grossen Anlässe an der Nord- und der Südrampe. Das Nordrampen-Fest in Frutigen findet am Wochenende vom 29./30. Juni 2013 statt und erlaubt es den Besuchern, die BLS zu „erfahren und erleben“. Es werden Geschichten zum Reisen vor 100 Jahren inszeniert, eine Ausstellung informiert über die Anfänge der zweitgrössten Schweizer Bahn. Auf den Gleisen des alten Bahnhofes stehen historische Raritäten, darunter die besonders starke Lokomotive Ae 6/8. In der grossen BLS-Ausstellung gibt's die neusten Errungenschaften des Unternehmens zu besichtigen: den Doppelstockzug „MUTZ“ ebenso wie den modernen Lösch- und Rettungszug und die modernste Lok von BLS Cargo.

Am Wochenende vom 7./8. September 2013 wird die ganze Südrampe von Goppenstein bis Brig zur Festmeile. Es verkehren historische und moderne Züge und an jedem Bahnhof an der Strecke werden technische und kulturelle Sehenswürdigkeiten vorgestellt. Zusätzlich wird am 6. September 2013 der neue Teilabschnitt des Wanderweges „Lötschberger Südrampe“ von Lalden via Naters bis Brig eröffnet. Zudem wird eine limitierte Anzahl von Tageskarten zu einem günstigen Preis verkauft, und es werden eine Sonderbriefmarke sowie ein offizielles Buch zum Jubiläum herausgegeben.

Details unter www.bls.ch



zieren, und der gleich die notwendigen Lokomotiven bestellte, was den Bahnen den Übernamen Berner Dekretsbahnen beziehungsweise den entsprechenden Lokomotiven den Namen Dekretsmühlen eintrug.

Autoverlad am Lötschberg

Nachdem das Elsass und Lothringen 1918 an Frankreich übergingen, verlagerte sich der ursprünglich anvisierte Transitverkehr aus Frankreich via Grenchenbergtunnel auf den Grenzübergang Basel. Doch dank dem wachsenden Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien und dem Reiseverkehr ins Wallis hat es der BLS nicht an Verkehrsaufkommen gemangelt.

Seit den 1950er Jahren betreibt die BLS einen Autoverlad durch den Lötschbergtunnel. Somit konnte der grosse Umweg mit dem Auto über die Genferseeregion vermieden werden.

Seit 1992 ist die Lötschbergbahn durchgehend doppelspurig. Die Arbeiten dazu wurden 1977 aufgenommen. Auf Verlangen des Bundes, der 1906 um eine Mitfinanzierung angegangen worden war, wurde der Lötschbergtunnel doppelspurig gebaut und die Zufahrten beim Bau für die Doppelspur vorbereitet. 1997 fusionierten die SEZ, GBS, BN mit der BLS zur BLS Lötschbergbahn AG. 2000 haben die SBB und die BLS eine Basisvereinbarung unterzeichnet. Diese legt unter anderem fest, dass die BLS den SBB-Regionalverkehr (S-Bahn Bern) sowie die Regioexpress-Züge von Bern nach Luzern übernimmt und die SBB im Gegenzug den Fernverkehr auf dem BLS-Netz. Ab dem 12. Dezember 2004 wurde der Vertrag umgesetzt.

Im Jahr 2001 wurde gemeinsam mit der Railion Deutschland AG und dem Spediteur Ambrogio aus Italien eine Tochtergesellschaft, die

BLS Cargo AG gegründet. Das Unternehmen bietet hauptsächlich im Alpen transit direkte Verbindungen für den Güterverkehr zwischen Frankreich bzw. Deutschland und Italien an. Für den Lastwagentransport wird für die RAlpin AG die Rollende Autobahn betrieben. Das Unternehmen hat seit der Gründung den Güterverkehr der BLS von ca. 300 Mio. Ntkm auf 2.8 Mrd. Ntkm (2005) vervielfacht und im Alpen transit durch die Schweiz 2006 einen Marktanteil von 40 Prozent erreicht.

Der öV-Buchtip

Sorry, wir haben uns verfahren

Gerhard Lob Vor einem Jahr sorgte ein SBB-Zugbegleiter für Furore, weil er auf der Fahrt von Bern nach Zürich mit der Ansage „Nächster Halt Bahnhof Jungfrauoch“ und weiteren Sprüchen die Passagiere verduzte. Für den Mitarbeiter hatte sein Verhalten wenig witzige Folgen. Sein Vertrag wurde nicht verlängert – er verbrachte zudem 10 Tage in der Psychiatrie.

In der Schweiz sind solche verwirrenden Durchsagen echte Ausnahmefälle, wesentlich häufiger kommen sie offenbar in Deutschland vor, wenn man einem Buch Glauben schenken will, dass vor kurzem im Ullstein-Verlag erschienen ist. Zwei Spiegel-Online-Reisedeure haben die besten Anekdoten aus der Bahnwelt zusammengetragen. Es handelt sich durchwegs um Leserzuschriften. „Sorry, wir haben uns verfahren“, lautet der Titel des Taschenbuchs.

Eingeteilt sind die Anekdoten in Kapitel, die von Durchsagen über Verhaltensregeln bis zu Erlebnissen in Bahnhöfen reichen. Darunter gibt es auch Zuschriften von Schweizer Kunden, wie diese aus Dietikon: „Ich hatte einmal das ‚Vergnügen‘, im ICE von München nach Augsburg Zeuge folgender Durchsage zu werden: Verehrte Reisende, aufgrund persönlicher Gründe bleibt das Bord-Restaurant wieder einmal geschlossen.“ Eine Kundin aus Stuttgart berichtet von ihrer Lieblingsdurchsage: „Sorry for traveling with Deutsche Bahn!“, und ein weiterer Kunde gibt die Ansage eines Zugchefs wieder: „Unser Personal im Bordrestaurant würde sich gerne auf Sie freuen.“

Die unzähligen Geschichten rund um Pleiten, Pech und Pannen, Stories von Hitzechaos bis zu eingefrorenen Weichen, verwirrten Schaffnern und nervigen Mitreisenden sind eine vergnügliche Lektüre für Bahnfreunde. Wobei der geneigte Leser häufig wohl froh ist, sich nicht selbst in der beschriebenen Situation zu befinden. Ein Blick lohnt sich auch in den kleinen Anhang über die lustigsten Namen von Bahnhöfen in Deutschland: „Nächster Halt Himmelreich“.

Stephan Orth/Antje Blinda: Sorry, wir haben uns verfahren, Kurioses aus der Bahn, Ullstein, Berlin 2012, zirka 15 Fr.

In Frankreich lockt nun der Low-Cost-TGV

Die französische Bahn will mit dem billigen Hochgeschwindigkeitszug „Ouigo“ neue Kunden gewinnen.

Gerhard Lob Die französische Staatsbahn SNCF bietet ab dem 2. April einen neuen Low-Cost-Hochgeschwindigkeitszug unter dem Namen „Ouigo“ an. Tickets für die türkisfarbenen, doppelstöckigen TGV-Züge, die zwischen Paris und Südfrankreich verkehren, werden bereits ab 10 Euro verkauft. Mit dem neuen Angebot will die SNCF zum einen neue, insbesondere junge Kunden gewinnen. Zum anderen reagiert sie auf Billigfluglinien wie Easyjet und Ryanair.

Das Angebot ist gegenüber den herkömmlichen TGV wesentlich einfacher. Es gibt nur eine Einheitsklasse. Auf den Barwagen wird verzichtet. Beim Gepäck eifert man den Low-Cost-Fliegern nach. Der zweite Koffer kostet 5 Euro Zusatzgebühr. Strom aus der Steckdose ist nicht gratis, sondern muss für 2 Euro angezapft werden.

Dafür werden die eigentlichen Tickets wesentlich günstiger sein als in den klassischen TGV. Gemäss dem Low-Cost-Prinzip gilt: Je früher gebucht wird, desto billiger. Der Minimalpreis ist 10 Euro. Bei starker Nachfrage können die Preise zwischen Paris und Marseille maximal 85 Euro betragen. Kinder kosten einen Fixpreis

von 5 Euro. Und Kinderwagen dürfen gratis mitgenommen werden. Die Billette können ausschliesslich über das Internet bezogen werden. Entweder druckt man den Fahrschein aus oder lädt ihn aufs Handy.

Für die geringeren Kosten müssen die Fahrgäste gewisse Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen. So startet „Ouigo“ in Paris nicht in der Innenstadt, sondern ab Marne-La-Vallée im Osten, als Standort von Eurodisney bekannt und mit der Regionalbahn RER erreichbar (7.50 Euro vom Stadtzentrum). In Lyon steuert „Ouigo“ ebenfalls einen Bahnhof ausserhalb der Innenstadt an, am Flughafen von Saint-Exupéry.

SNCF will mit dem Billig-TGV eine Trendwende erreichen. Denn ihre TGV-Züge generierten in den letzten Jahren deutlich weniger Wachstum und gelten als teuer. Wer den klassischen Hochgeschwindigkeitszug nicht wochenlang vor Beginn der Reise bucht, muss oft tief in die Tasche greifen. Insgesamt investiert die französische Bahn zehn Millionen Euro in das neue Low-Cost-Angebot. Sie hofft, dass es ab 2017 rentabel ist. www.ouigo.com



Mehr Service beim Warten

Erfreuliche Initiative der SBB: Am 12. Februar 2013 wurde im Bahnhof Bern ein neuer Warteraum in Betrieb genommen. Erstmals bei der SBB verfügt dieser über eine integrierte und bediente Kaffeebar. Kundinnen und Kunden können so die Wartezeit mit Kaffee, Getränken und Snacks überbrücken. Es besteht aber keine Konsumationspflicht. Geöffnet ist der neue Warteraum und die Kaffeebar täglich von 06.00 Uhr morgens bis 01.00 Uhr nachts. Er bietet Platz für 25 Personen. Eine Sitzzecke mit weiteren 12 Sitzgelegenheiten befindet sich direkt unter der Rolltreppe.



Wald, Berge, Wolken: Und hoffentlich bald ein neuer Duft in den WC der SBB.

Bilder: SBB

Die neuen WC-Welten der SBB

Bis Ende Oktober 2013 werden 700 Toiletten der IC2000- und ICN-Flotte verschönert: Mit Foto-Folien und Duftspendern.

Gerhard Lob Toiletten im Zug: Es ist ein Dauerthema. Und nicht immer das angenehmste. Mit den neuen WC-Welten wollen die SBB nun die Sauberkeit und das Erscheinungsbild der rollenden Toiletten verbessern: Ein Waldausschnitt, eine Bergwelt mit Panorama, hellblaue Kacheln und ein blauer Himmel mit Schleierwolken. Mit diesen vier Motiven beklebt die SBB bis Ende Oktober 2013 die Toiletten der IC2000- und ICN-Flotte. Dazu kommt ein Duftspender, der üble Gerüche neutralisieren und für einen frischen Duft in den WC sorgen soll. In die Instandhaltung der geschlossenen Toilettensys-

teme investiert die SBB nach eigenen Angaben jedes Jahr 10 Millionen Franken, bis 2014 kommen 14 Millionen für Entsorgungsanlagen und WC-Systeme dazu.

Pro Bahn Schweiz begrüsst diese Massnahme, ist aber der Meinung, dass nach wie vor ein wichtiger Mangel bestehen bleibt: In vielen Regionaltriebzügen gibt es nur ein WC; dabei wären zwei Toiletten ein absolutes Minimum, ein behindertengerechtes WC sowie ein normales WC. Erst dann wäre das Ziel eines vollumfänglichen Wohlbehagens erreicht. Übrigens: Zurzeit sind insgesamt 3549 WC in Zügen der

SBB unterwegs, davon sind 1435 offene Systeme (Plumpsklos); von den 2114 geschlossenen Systemen sind 1150 mit einem Bioreaktor ausgerüstet und 964 mit einem Fäkalientank. Ab Ende 2016 sollen nur noch rund 180 Wagen ohne geschlossene WC im gelegentlichen Einsatz stehen, etwa für den Zusatzverkehr an wenigen Tagen im Jahr. Die umweltfreundlichen Bioreaktoren brauchen pro Spülung nur rund 5 Deziliter Wasser, im Haushalt sind es 9 bis 12 Liter. Zudem müssen diese WC-Typen laut SBB nur alle zwei bis drei Monate entleert werden, die Fäkalientanks dagegen alle zwei bis drei Tage.

Bahnknoten Basel – Gateway oder Nadelöhr?

Am 15. und 16. Mai 2013 findet in Basel der erste trinationale Bahn-Kongress statt.

Peter Scheidegger Basel ist der wichtigste Grenzübergang im Bahnverkehr mit der Schweiz. Hier kreuzen sich Hochgeschwindigkeits- und Fernverkehrszüge aus Frankreich und Deutschland, der wachsende internationale Güterverkehr sowie der regionale Schienenverkehr auf den gleichen Geleisen. Dies erschwert es, den S-Bahnverkehr so gut zu entwickeln wie in anderen Agglomerationen. Ebenso herausfordernd sind eine langfristige und umfassende Verkehrspolitik und eine effektvolle Lobbyarbeit bei den nationalen Entscheidungsträgern für einen Raum, der sich auf drei Länder und in der Schweiz auf vier Kantone aufteilt. Beim Schienenverkehr kommen zudem verschiedene Eigentümer von Eisenbahninfrastrukturen und verschiedene

Transportunternehmungen auf engstem Raum hinzu. Umso wichtiger ist es, dass der Entwicklung des Bahnverkehrs im Raum Basel Beachtung geschenkt wird.

Am „bk13“ informieren 25 Top-Referenten, unter anderen der CEO der SBB, Andreas Meyer, über Herausforderungen und zeigen Lösungen auf. Er richtet sich an Bahnexperten, Vertreter/-innen aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung sowie an die interessierte Öffentlichkeit, und fokussiert Themen wie die Abwicklung des Güterverkehrs, der internationale Personenverkehr oder der Nahverkehr mit S-Bahn und Tram. Am Abend des ersten Kongresstages findet unter der Leitung der Handelskammer beider Basel das Symposium der Industrie- und Handelskam-

mern statt, unter dem Leitthema „Wirtschaftsförderung durch Bahnausbau“. Zu diesem Thema diskutieren auf dem Podium verschiedene Politiker/-innen und Vertreter/-innen der trinationalen Region Basel. Ergänzt wird das vielseitige Programm durch exklusive Führungen zu verschiedenen Brennpunkten in der Region Basel. bk13 will informieren, zu Diskussionen anregen und Gelegenheit zum Networking bieten.

Veranstaltungsort: Congress Centre Basel
 Daten: 15. und 16. Mai 2013
 Infos: Tel. 061 271 43 44.
 Details sowie Anmeldung unter www.bk13.ch

Unterwegs im Raum Breisgau

Die Region Breisgau ist nicht nur landschaftlich reizvoll, sondern lässt sich auch mit dem öV bestens erkunden. Der schienengebundene Personenverkehr im Grossraum Freiburg soll weiter ausgebaut werden.



Ein „zugkräftiger“ Werbespruch für die BSB mit Nachhaltigkeit.

André Guillaume Die Universitätsstadt Freiburg liegt rund 60 km nördlich von Basel am Rande der Oberrheinischen Tiefebene, eingebettet in eine klimatisch sehr bevorzugte Landschaftsbucht zwischen den Ausläufern des Schwarzwaldes, dem bekannten Rebbaugelände des Kaiserstuhls, dessen Ursprung vulkanisch ist, und dem Tuniberg. Eine landschaftlich abwechslungsreiche und reizvolle Region, die sich Breisgau nennt. Im Westen bildet der Rhein die Grenze zu Frankreich. Der parallele Grand Canal d'Alsace, der bei Hüningen beginnt und in Marckolsheim endet, liegt ganz

auf französischem Boden. Dazwischen liegen naturgeschützte Rheininseln.

Von der „Bimmelbahn“ zur S-Bahn

Eisenbahntechnisch ist der Breisgau recht gut erschlossen. Das Bahnnetz besteht aus der internationalen, doppelspurigen, abschnittsweise bereits viergleisig ausgebauten Nordsüd-Transitstrecke entlang des Oberrheins von Karlsruhe via Offenburg, Freiburg, Müllheim nach Basel sowie aus mehreren Neben- und Stichbahnen. Auf der Hauptstrecke verkehren nebst dem stündlichen DB-Regionalexpress Offenburg –

Basel zahlreiche Intercity- und ICE-Züge und nachts vor allem Güterzüge. Der Freiburger Hauptbahnhof kann von den Transit-Güterzügen auf einer eigenen Güterlinie umfahren werden. Der durchgehende Vierspurausbau ist noch in Planung und führt zu heftigen Diskussionen bezüglich Lärmschutz und Trasseführung. Ganz im Süden verkürzt demnächst der 9,2 km lange Katzenberg-tunnel die Reisezeit nach Basel um bis zu 10 Minuten.

Der schienengebundene Personenverkehr im Grossraum Freiburg soll in den nächsten Jahren weiter gefördert und ausgebaut werden. So sehen die Ausbaupläne für die Breisgau-S-Bahn (BSB) vor, die einzelnen Strecken zu Durchmesserlinien zu verbinden und möglichst elektrisch zu betreiben. Eine Zweiglinie verbindet Freiburg mit der Stadt Breisach am Rhein. Bis zur Zerstörung der Rheinbrücke 1945 führte diese Bahn über Neuf-Brisach nach Colmar im Elsass. Auf ihr rollten vor 1914 direkte Schnellzüge Colmar –Ulm! Seither ist sie unterbrochen. 1997 übernahm die neugegründete Breisgau-S-Bahn, an welcher die SWEG (Südwestbadische Verkehrsgesellschaft) und die Freiburger Verkehrsbetriebe VAG beteiligt sind, den einstellungsbedrohten Betrieb von der DB. Sie hob die Sonntagsruhe auf, führte den Taktfahrplan ein und beschaffte moderne Diesel-Regio-Shuttle von Adtranz. Seither haben sich die Passagierzahlen vervielfacht, so dass zeitweise Fünffachtraktionen erforderlich sind. Deshalb soll in naher Zukunft die Strecke ausgebaut, elektrifiziert und mit Doppelstockzügen betrieben werden. Ein weiterer Beweis, dass Nebenstrecken lebensfähig sind, wenn man sie dazu entsprechend ertüchtigt!

Näher an die Neat

Hans Rothen 15 Kilometer nördlich von Basel, zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen, wurde am 4. Dezember 2012 der drittlängste Bahntunnel Deutschlands eingeweiht. Die Inbetriebnahme der beiden 9385 m langen Röhren des Katzenbergtunnels ist ein weiterer Schritt im Ausbau des Güterverkehrskorridors Rotterdam–Genua. Fernverkehrsreisenden von und nach Deutschland bleibt durch den Tunnel die kurvenreiche Fahrt um den Isteiner Klotz erspart. Regional-

züge und vereinzelte Güterzüge werden wie bis anhin den mit über 250 Zügen pro Tag belasteten Streckenabschnitt über das alte Trasse befahren. Während der feierlichen Einweihung wurde der Wunsch geäußert, dass es nicht nochmals 35 Jahre dauern soll, bis der Vierspur-Ausbau Karlsruhe–Basel Realität wird. Vorgesehen ist der Endausbau im Jahre 2022. Der deutsche Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer räumte ein: „Wir sind nicht so schnell wie die Schweiz“.



Einweihung des neuen Katzenbergtunnels am 4. Dezember 2012.

Bild: H.Seidt, Rheinweiler

Bergauf ins Höllental

In südöstlicher Richtung führt die wegen ihrer Steigung berühmte Höllentalbahn hinauf in den Schwarzwald nach Titisee und Neustadt oder



VAG-Combino der Linie 1 an der Endhaltestelle Landwasser.



Freiburg Hauptbahnhof von der Trambrücke aus: Ganz links ein Diesellokomotiv der BSB nach Breisach oder Elzach, in der Mitte der RE Offenburg – Basel Bad. Bf. und rechts ein ICE 2 aus Köln via Frankfurt Flughafen mit Ziel Basel SBB.
Bilder: André Guillaume

weiter als Dreiseilenbahn über Bärenthal, dem mit 976 m höchstgelegenen Normalspurbahnhof Deutschlands, dem Schluchsees entlang nach Seeburg. Die Existenz dieser erst 1926 eröffneten und 1936 elektrifizierten Strecke wurde wiederholt in Frage gestellt. Inzwischen ist sie fester Bestandteil des S-Bahn-Systems und dient auch dem Tourismus im Hochschwarzwald. Ein Durchbindung nach Breisach wird geprüft.

Östlich von Titisee-Neustadt schlängelt sich eine dieseltreibene, umweg- und steigungsreiche Einspurstrecke entlang der Wutachsenschlucht nach Donaueschingen hinunter, wo sie den Anschluss an die Schwarzwaldbahn herstellt. Auch ihre Existenz wurde wiederholt in Frage gestellt, besonders im Zusammenhang mit dem Bau der geradlinig verlaufenden Schnellstrasse B 31. Dann wurde erwogen, den grossen Bogen bei Röttenbach mittels eines langen Tunnel zu ersetzen, doch erwies sich dies als zu teuer. Mittelfristig soll nun auch dieser Streckenabschnitt elektrifiziert und mit der Breisachbahn zu einer BSB-Durchmesserlinie verknüpft bis Villingen ausgedehnt werden. Die Möglichkeit von Flügelzügen ab Titisee nach Seeburg und Villingen ist im Gespräch.

Bei Denzlingen, nördlich von Freiburg, zweigt die Nebenbahn ins Elztal ab, welche über Waldkirch nach Elzach führt. Die Stilllegungsgelüste der DB trafen auch diese Bahnlinie, deren Endabschnitt zeitweise ausser Betrieb war.

Im Jahre 2002 übernahm die BSB den Verkehr. Inzwischen wurden Infrastruktur und Fahrzeugpark erneuert und der Taktfahrplan eingeführt. Pläne sehen vor, die Elztalbahn zu elektrifizieren und mit der von der SWEG betriebenen Strecke Bad Krozingen – Staufen – Untermünstertal zu einer durchgehend elektrisch betriebenen S-Bahn-Linie zu verknüpfen.

Noch in diesem Jahr ist vorgesehen, den Personenverkehr auf der grenzüberschreiten-

den, elektrifizierten Verbindungsbahn Müllheim – Neuenburg – Chalampé – Mulhouse wieder aufzunehmen. Später werden dann einzelne Zweistrom-Rhin-Rhone-TGVs bis Freiburg durchgebunden.

Mit der Bahn durch die Reben

Ähnlich wie beim Vesuv oder Ätna umrundet die Eisenbahn den vulkanischen Kaiserstuhl mit seinen imposanten Rebterrassen. Die Strecke führt von Breisach über Sasbach und Emdingen nach Riegel, wo Anschluss an die Rheintalbahn besteht. Eine Zweiglinie führt von dort entlang dem östlichen Rand des Gebirges nach Süden bis Gottenheim an der Breisachbahn. Die Kaiserstuhlbahn wird von der SWEG mit denselben Triebwagen betrieben wie die BSB. Gemeinsamer Betriebsmittelpunkt mit modernen Depot- und Werkstättenanlagen ist Emdingen, so dass ein technisch einheitlicher Betrieb mit abgestimmten Fahrplänen entstanden ist. Mit etwas Glück kann man dem nostalgischen Dampfzug, dem

„Rebenbummler“ begegnen. Zahlreiche Buslinien knüpfen das öV-Netz der Region noch dichter.

Renaissance du rail?

Eine badisch-elsässische Gruppierung namens „Association Trans Rhin Rail“ kämpft für die Wiederherstellung der Bahnverbindung (Freiburg –) Breisach – Colmar. Dazu müsste Breisach nördlich umfahren, eine neue Rheinbrücke erstellt und die Infrastruktur auf französischer Seite erneuert werden. Die vielen Grenzgänger sollen dadurch wieder vermehrt auf die Schiene gebracht werden. Es handelt sich um ein Anliegen, welches seit vielen Jahren beidseits der Grenze gefordert wird, dessen Finanzierung bisher jedoch immer gescheitert ist.

Die Freiburger Stadtbahn

Im Gegensatz zu den benachbarten französischen Städten Mulhouse, Colmar und Strasbourg hat die meterspurige Strassenbahn in Freiburg, die sich hier zu Recht Stadtbahn nennt, die Einstellungswellen der Nachkriegszeit überlebt. Später wurde sie laufend modernisiert und ausgebaut. So verbinden heute eigentrasseierte Neubaustrecken die modernen Wohnviertel im Westen und Süden der Stadt mit dem historischen Zentrum. Ein Ring von Parkhäusern hat die Umwandlung der Innenstadt in eine sehr attraktive Fussgängerzone ermöglicht, deren „Gässle“ von den berühmten „Bächle“ durchflossen werden. Weitere Streckenerweiterungen sollen die Anbindung der Stadtbahnlinien an die diversen S-Bahn-Stationen in der Freiburger Peripherie ermöglichen. In Planung ist auch eine neue Umfahungsstrecke unmittelbar westlich des Altstadtgürtels. Vorbildcharakter hat bis heute die Trambrücke über die Bahngleise am Hauptbahnhof, welche den bequemen, direkten Zugang vom Tram zu den Zügen ermöglicht.

Trinationale Fahrplanauskunft im Raum Basel

Über die Internetseite www.triregio.info können nun trinationale Fahrplanauskünfte im Raum Basel abgefragt werden.

Zum Beispiel kann eine Verbindung von Todtnau (D) nach Himmelried (CH), oder von Hegenheim (F) nach Lörrach-Stetten (D), oder von St. Blasien (D, Landkreis Waldshut) nach St. Chrischona (CH) eingegeben werden.

Beteiligt sind TEB (Trinationaler Eurodistrict Basel), RVL (Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH) und TNW (Tarifverbund Nordwestschweiz).

Auf Entdeckungstour zu belgischen Bahnen

Eine durch die SBB organisierte Journalistenreise nach Belgien eröffnete auch den „eisenbahnverwöhnten“ Schweizern Einblicke in ein attraktives und vielfältiges Land, wo man sich rasch wohl fühlt.

Tibert Keller Belgien gehört – zu Unrecht – zu den weniger populären Destinationen. Und wenn, dann beschränkt sich das Interesse meist auf die EU Zentrale Brüssel. Dabei hat das 11-Millionen-Einwohner Land viele Gemeinsamkeiten mit der Schweiz. „Bei uns finden sie alle 20 Kilometer eine sehenswerte Stadt“, sagt unser Führer im prächtigen, von sauberen Altstadtgassen geprägten Brügge im Norden Flanderns. Im Gegensatz zu Wallonien im Süden, wo Französisch Amtssprache ist, wird hier Holländisch gesprochen. Trotz der Verwandtschaft mit dem Deutschen kommt man mit Französisch und Englisch besser voran. Denn diese beiden Sprachen gehören zum Schulstoff. In Flandern zumindest. Im Gespräch mit Einheimischen fühlt man sich schnell an unseren Röstigraben erinnert, denn wie bei uns bilden in Belgien die beiden Sprachgruppen deutliche Mentalitätsunterschiede. Ein Besuch beider Regionen sei deshalb wärmstens empfohlen.

Längste Tramlinie

Wenden wir uns Zielen zu, die auch für Eisenbahnhinterinteressierte grossen Reiz ausüben. Dazu zählt die „Kusttram“ genannte Strassenbahnlinie, die praktisch der ganzen belgischen Nordseeküste entlang fährt und auf 68 abwechslungsreichen Kilometern 79 Haltestellen bedient; in der Sommersaison im Zehnminutentakt. Die ab 1980 gefertigten, mit Niederflurabteilen nachgerüsteten Gelenkwagen fahren dabei bis zu 78 km/h schnell. Neue Züge sind bereits bestellt. Die ganze Tour dauert zweieinhalb Stunden. Besonders attraktiv ist der Abschnitt zwischen Oostende, dem bekannten Seebad sowie früher wichtigen Fährhafen, und Middelkerke, wo die Trams unmittelbar am Strand entlangfahren. Sanddünen, ähnlich Schneeverfrachtungen, fordern die Bahn genauso wie die Salzwassergischt. „Wir haben einen Zandzuiger“, also einen Sandsauger, sagt Inge Debruyne. Sie ist Mediensprecherin der Unternehmung DE LIJN, die auch ein dichtes Busnetz in Flandern betreibt. An fünf Orten, darunter den Endstationen Knokke im Norden und De Panne nahe der französischen Grenze, ist das Kusttram mit der staatlichen SNCB verknüpft.

Calatrava verstärkt Kontraste

Im wallonischen und damit französischsprachigen Liège überrascht der bombastische, vom

spanischen Stararchitekten Calatrava geschaffene und 2009 eröffnete Bahnhof. Welch ein Kontrast zur deutlich französisch geprägten Stadt, in der ein hoher Anteil an Ausländern, hauptsächlich aus dem afrikanischen Raum, auffällt. Ein Stadtführer erklärt, dies liege hauptsächlich an der Sprache, denn die Einwanderer



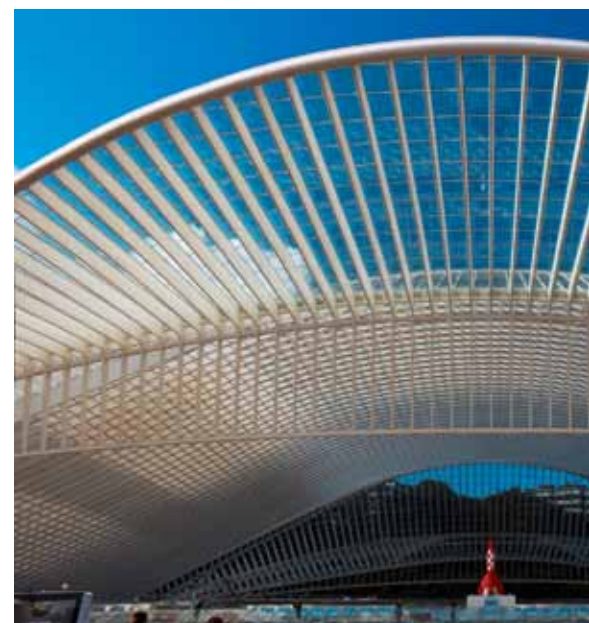
Das historische, dieselbetriebene, von Thuin aus eingesetzte Überlandtram (oben); und ein historischer Wagen von 1903 auf der beschaulichen Brüsseler Tramlinie 44 (unten links).

kämen vor allem aus den ehemals französischen Kolonien. Die Stadt verfügt – etwas versteckt – über ein sehenswertes Transportmuseum, wo auch Fahrzeuge an die in den 60er-Jahren eingestellten Strassen- und Überlandbahnen von Liège erinnern.

Brüssel wiederum bietet ein dichtes öV-Netz mit interessanten Tram-, U-Bahn- und S-Bahn-Linien. So lässt sich Heysel, die Haltestelle am Touristenmagneten Atomium, sowohl per Strassen- als auch per U-Bahn erreichen. Wunderschön ist die Fahrt auf der waldreichen Tramlinie 44 nach Tevuren, wo ab dem Trammuseum auch regelmässig historische Wagen zum Einsatz kommen.

Wallonischer Touristenort mit Museumstram

An das einst dichte Überlandtramnetz, das sich über das ganze Land erstreckte, erinnert – ausser der Küstenlinie – praktisch nichts mehr. Lediglich im äussersten Westen der weitgehend eingestellten oder auf „Metro Léger“ umgestellten Linien von Charleroi findet sich in Anderlues noch ein letzter Rest. Wenige Kilometer südlich davon fahren auf dem zur Museumslinie reaktivierten und landschaftlich abwechslungsreichen Abschnitt zwischen Lobbes und Thuin wieder historisch wertvolle Überlandtramwagen. Sie sind von Freiwilligen restauriert und im eigenen Museum nahe der Kleinstadt Thuin ausgestellt, einem von Touristen viel besuchten





Amerikanisches Flair im aus Belgrad zurückgeholten und restaurierten PCC-Wagen (Tram bateau) der Museumsstrassenbahn Lobbes–Thuin.

Bilder: Tibert Keller

Ort an der Sambre, wo auch weniger Eisenbahnerinteressierte auf ihre Kosten kommen.

Sympathien für die Schweiz

Die Herzlichkeit der Wallonen gegenüber Schweizer Gästen lässt sich ab folgender, in Deutsch wiedergegebenen Reaktion eines Tramwagenfahrer ableiten: „Ah, Schweiz, wun-

dervoll, die Rhätische Bahn...“ Dazu muss erwähnt werden, dass über Jahrzehnte unzählige belgische Kinder dank einer Krankenkasse Winterferien in der Schweiz verbracht haben.

Belgien ist per Bahn gut erreichbar, und innerhalb des Landes bietet der meist dichte Taktfahrplan genügend Flexibilität. Die Direktverbindungen nach Brüssel via Luxemburg dauern ab

Zürich gut acht Stunden. Per TGV beziehungsweise Thalys geht es zwar rund zwei Stunden schneller, ist jedoch mit einem Bahnhofswechsel in Paris verbunden. Die dazu nötigen RER-Billette sind bereits in der Schweiz erhältlich. Zeitlich zwischen den beiden Routen liegen die Verbindungen via Köln, wohin auch ein City-Night-Line-Zug fahren würde.



Der grandiose, Ende 2009 fertiggestellte Bahnhofneubau von Liège Guillemins ist ein Werk des spanischen Stararchitekten Calatrava (links); das eindruckliche „Kusttram“, hier bei Raversijde (rechts).

Der Info-Tipp

Eine gute Übersicht über die öV-Anbieter in Belgien bietet die Homepage www.railtime.be. Dort finden sich Links zu den Bahngesellschaften SNCB, Thalys, Eurostar, TGV-Europe und ICE International. Zudem gibt es Links zu U-Bahn, Strassenbahn oder Bus.

Wo Bahngeschichte lebendig wird

Ein Tagesausflug mit Bahn und Tram zum französischen Eisenbahnmuseum „Cité du train“ in Mulhouse.

Walter Finkbohner Mulhouse, die einst mit der Schweiz verbündete „Reichsstadt“, liegt per Regio-Express nur 22 Reiseminuten von Basel SBB entfernt. Sie ist mit dem „Musée de l'Auto“ seit langem als Mekka der Autoliebhaber bekannt. Doch seit einigen Jahren zieht das 2005 neu gestaltete Eisenbahnmuseum („Cité du train“) auch viele Freunde des Schienenverkehrs und seiner Geschichte in Frankreich an.

Die Ausstellungsspezialisten haben keine Mühe gescheut, um in der 6000 Quadratmeter grossen Halle einen „Weg der Bahngeschichte“ zwischen 1844 und 1960 so zu gestalten, dass man sich in die jeweilige Zeit zurückversetzt fühlt. Zu jeder Lokomotive, jedem Wagen oder Bahnhof wird ein „Hörspiel“ präsentiert, welches den Besucher über Jahrzehnte zurück versetzt. Sei es die Bergbahn in Chamonix mit den Touristen oder die dramatischen Momente der Widerstandsbewegung im Zweiten Weltkrieg, welche einen Zug zum Entgleisen bringen: Die Lokomotive liegt schliesslich zerstört neben den Schienen. Der Besucher erlebt die Bahnatmosphäre mit Auge und Ohr wie ein Zeitzeuge.

Übergang in die Neuzeit

In der zweiten Halle betritt man die Neuzeit der Eisenbahn, welche mit dem Einsatz der „Trans-Europ-Express-Züge“ begann: Die Ausstellung ändert ihr Gesicht und der Besucher trifft die Weltrekord-Lokomotive BB9004 von 1956 genau so im Original an, wie auch die damals revolutionären P-Schlafwagen der CIWL und die eleganten „Inox“-TEE-Kompositionen der französischen Bahnen (SNCF). Natürlich fehlen auf



Eisenbahnmuseum in Mulhouse: Ein Bahnsteig der Geschichte.

Bilder: C. Recoura

den 1,3 Kilometer Gleisen der Ausstellung weder die wichtigsten Vertreter der Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven Frankreichs, noch die Triebwagen (Michelins!) und die Salonwagen der französischen Präsidenten.

Der Museumrundgang nimmt mindestens zwei Stunden in Anspruch. Empfehlenswert ist die Vorbereitung des Rundgangs im Internet: www.citedutrain.com. Nach der Besichtigung empfiehlt sich die Einkehr im neuen Museums-Restaurant „Le Mistral“, dessen Aussenfront im

Dekor dieses wohl berühmtesten Paradezuges der SNCF gestaltet wurde. Im netten Restaurant werden preiswerte, familienfreundliche Gerichte serviert. Der „Book Shop“ mit einer grossen Angebotspalette befindet sich gleich beim Ausgang.

Die kleine aber feine Altstadt von Mulhouse lädt ebenfalls zu einem Besuch ein. Besondere Schmuckstücke sind das gotische Münster und das historische Rathaus aus dem 16. Jahrhundert mit den Wappen der damaligen, verbündeten Eigenossenschaft.



Reisen zu Grossvaters Zeiten.

Anreise und Infos

Von Basel SNCF fahren Regionalzüge der SNCF in 22 Minuten nach Mulhouse.

Die Billette können am Schalter oder am Automaten gekauft werden. Jede halbe Stunde fährt entweder ein TER200 oder ein TER100 von Basel nach Mulhouse. Leider ist die direkte Fahrt von Zürich mit dem TGV zwischen Basel und Mulhouse zu teuer.

Ab dem Bahnhofvorplatz in «Mulhouse Gare Centrale» fahren die Trams der Linie 3 in 16

Minuten zur Haltestelle Musées (Richtung Lutterbach, Tarifzone 1 A). Informationen auf www.solea.info. Billette im Büro der Solea am Bahnhof oder am Automaten.

Infos: www.citedutrain.com

Konkurrenz auf hohem Niveau

In Italien buhlen NTV und Trenitalia mit ihren Hochgeschwindigkeitszügen um Kunden. Auf der Strecke bleibt der Nahverkehr.

Gerhard Lob Seit bald einem Jahr wird die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Mailand und Rom (sowie Neapel/Salerno) von der privaten Gesellschaft NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) bedient. Der kommerzielle Betrieb wurde am 28. April 2012 aufgenommen (siehe InfoForum 2/2012). NTV hat mit ihren bordeaux-farbenen Italo-Zügen von Alstom (AGV 575) die Herzen vieler Zugfahrer erobert – auch dank sehr günstiger Preise. Auf der gleichen Parodiestrecke rasen die roten Pfeile (Frecciarossa) des staatlichen Eisenbahnunternehmens Trenitalia von Norden nach Süden und umgekehrt.

Sowohl die private NTV als auch Trenitalia überbieten sich mit Erfolgsmeldungen. So schrieb NTV am 7. Januar 2013, dass soeben die Schallmauer von zwei Millionen Passagieren durchbrochen wurde. Im Dezember habe man mit 445 697 beförderten Personen gegenüber November um 25 Prozent zugelegt. 94,4 Prozent der Züge erreichten pünktlich das Ziel. Seit dem 9. Dezember 2012 fahren die Italo-Züge übrigens bis Turin. Ab Mailand dauert die Fahrt 44 Minuten. Seit dem 12. Januar gibt es neue Italo-Verbindungen zwischen Venedig und Rom (via Padua–Bologna).

Trenitalia brüstete sich in einer Medienmitteilung vom 24. Januar damit, dass 2012 ein absolutes Rekordjahr war. Mit 39,8 Millionen Passagieren habe man gegenüber dem Vorjahr um 6,5 Prozent zugelegt. Trenitalia bedient mit seinen Frece (Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca) auch Venedig, Ancona und Genua.

Dem Autoverkehr Anteile abtrotzen

Italien ist bisher das einzige europäische Land, in dem es Konkurrenz auf Hochgeschwindigkeitsstrecken gibt. Für NTV sind die jüngsten Passagierzahlen ein Beweis, dass die Konkurrenz spielt. Die Preise seien gefallen, und Trenitalia habe trotz der Konkurrenz zulegen können. „Zum ersten Mal schaffte es der öV in Italien, dem privaten Autoverkehr Anteile abzutrotzen, mit positiven Effekten für die Sicherheit, für die Umwelt und den Energieverbrauch“, sagt der Verwaltungsratsdelegierte von NTV, Giuseppe Sciarone. Auch im Flugverkehr zeigen sich Effekte: Die Zahl der Flüge zwischen Rom und Mailand ist rückläufig.

Wer mit dem Italo unterwegs ist, schätzt vor allem die grosse Freundlichkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zwar gibt es in den



Bahnhöfen keinen direkten Fahrkartenverkauf, doch es steht immer eine Person bereit, die hilft, ein Ticket am Automaten zu lösen. Bequem lässt sich das Billett aber auch über Internet beziehen (www.italotreno.it). Die Kundenfreundlichkeit von NTV hat sich erfreulicherweise auch auf die staatliche Trenitalia ausgewirkt. Verbesserungen sind spürbar.

Der Konkurrenzkampf auf dem hohen Niveau der Hochgeschwindigkeitszüge lässt gleichwohl einen schalen Nachgeschmack zurück. Während Millionen und Milliarden an Euro in das Hochgeschwindigkeitsnetz und in Top-Rollmaterial fließen, darbt der Regionalverkehr – von einer effizienten Transportkette nach Schweizer Vorbild ganz zu schweigen. Es reicht, von Chiasso einen (hoffnungslos veralteten) Nahverkehrszug nach Milano Porta Garibaldi (Haltestelle für Italo-Züge in Mailand) zu nehmen, um sich dessen bewusst zu werden. Die Verlässlichkeit dieser Verbindung ist nicht gewährleistet. Immer wieder wird gestreikt oder Züge werden ohne Erklärung gestrichen („Treno soppresso“). Die Bahnpendler im Nahverkehr können ein Lied von diesen Zuständen singen. Ihnen nützt es wenig, dass die Fahrzeit zwischen Rom und Mailand mittlerweile weniger als drei Stunden beträgt und zwei Anbieter zur Auswahl stehen.

Konkurrenz Seite an Seite: Trenitalia- und Italo-Stand im Bahnhof Bologna.

Bild: Gerhard Lob

Fertigung der neuen ETR 610 beginnt im April

Die SBB haben im August 2012 bei Alstom acht weitere Züge des Typs ETR 610 bestellt. Diese Neigezüge sollen als Übergangslösung nach der Ausmusterung der ETR 470 („Cisalpino“) Ende 2016 bis zur schrittweisen Einführung der 29 neuen Züge für den internationalen Nord-Süd-Verkehr zum Einsatz kommen. Kostenpunkt: 250 Millionen Franken.

Gebaut werden sie in Savigliano im Piemont bei der Alstom Ferroviaria SpA. Alstom-Sprecher Renzo Radice: „Die Fertigung der ersten Wagen-Chassis beginnt planmässig im April 2013 und der Start von deren Ausrüstung ist für Anfang Juli vorgesehen.“ Beim dortigen Alstom-Werk hat man alle Hände voll zu tun. Soeben wurde bekannt, dass 250 bis 300 Personen zusätzlich angestellt werden sollen. Denn neben den ETR-610-Zügen für die SBB haben Trenitalia 70 Regionalzüge und die Ferrovie Nord Milano weitere 10 Regionalzüge bestellt. Auch aus Polen liegt ein Auftrag über 20 Züge vor.

Meilensteine im öV in der Ostschweiz

Hans Schärer ist als Präsident der Sektion Ostschweiz zurückgetreten. In diesem Artikel blickt er zurück auf die Veränderungen, Erfolge und Enttäuschungen während seiner Amtszeit.

Hans Schärer Man erinnere sich noch an die abgewirtschaftete und verlotterte Bahnlinie am Bodensee, welche die SBB am liebsten aufgeben wollten. Nach langem politischen Hin und Her konnte dann die MThB (Mittelthurgaubahn) diese Bahnstrecke übernehmen, modernisierte sie, baute neue zusätzliche Haltestellen und setzte erstmals Gelenktriebwagen (GTW) der Firma Stadler ein. Leider hatte sich dann die MThB mit anderen Projekten übernommen, sodass diese schlussendlich liquidiert wurde. Daraus entstanden ist dann die THURBO AG, welche zu 90 % der SBB AG und zu 10 % dem Kanton Thurgau gehört.

Heute gehören die THURBO und die SOB (Südostbahn) zu den führenden Bahndienstleitern in der Ostschweiz. Beide Unternehmen setzen immer wieder neue Massstäbe für den Regionalverkehr und fallen durch den kompetenten, freundlichen, ehrlichen Marktauftritt und den guten Service auf.

Die grosszügigen Abteile der ersten Klasse der neuen SOB-Regionalzüge (FLIRT von Stadler Rail) mit dem 2+1-Sitzteiler und viel Platz für die Beine rechtfertigen auch den hohen Preisunterschied von gegen 70 % gegenüber der zweiten Klasse. Im Regionalverkehr unterscheiden sich in der Regel die beiden Klassen kaum voneinander. Damit ist bei den Fahrausweisen der (zu) hohe Preisunterschied nicht gerechtfertigt. Eine Tarifanpassung wäre da wünschenswert.

Thurgau: Frauenfeld-Wil-Bahn gerettet

Sicher sind vielen Ostschweizern die politischen Debatten, welche die Umstellung der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) auf Busbetrieb forderten, noch in bester Erinnerung. Vor allem der Regierungsrat des Kantons Thurgau liess sich von der günstigeren Buslösung nicht blenden. Schliesslich gab die kürzere Fahrzeit der Bahn mit der Gewährung aller Anschlüsse in Wil und Frauenfeld den Ausschlag zu Gunsten der Schiene. Es hätten doppelt so viele Busse verkehren müssen um gleichwertige Anschlüsse an beiden Endpunkten sicher zu stellen. Die modernisierte Bahn mit einem attraktiven Fahrplan konnte ihre Fahrgastzahlen enorm steigern und ist heute nicht mehr wegzudenken.

Der Siegeszug des „Cityvogels“

Im Jahr 1997 wagte man einen Versuch mit einem RegioExpress (genannt „Cityvogel“) von

Konstanz nach Zürich mit Anbindung an den Flughafen, anfänglich mit wenigen Kurspaaren von Montag bis Freitag und etwa drei Kurspaaren an Wochenenden.

Später wurden dann diese Verbindungen bis Biel verlängert und zu einem Stundentakt mit ICN-Neigezügen ausgebaut. Heute verkehren diese Züge als Interregio (EW4-Kompositionen mit Lok und Steuerwagen) stündlich vom Bodensee ins Berner Seeland (Konstanz – Weinfelden – Zürich Flughafen – Zürich HB – Biel). Nur dank geschicktem Verhandeln des Kantons Thurgau und politischem Druck kam es zu diesem Erfolg.

In der letzter Zeit tendieren die SBB dazu Interregio- zu RegionExpress-Zügen zurückzustufen. Damit kann man die Zugbegleitung einsparen und mit Verhandlungsgeschick auch noch Abgeltungen von Bund und Kantonen einfordern. So soll ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 aus den IR Zürich – Chur ein RE mit geänderter Haltepolitik werden. Da sind die Kantone zukünftig finanziell gefordert, wenn dieses Beispiel Schule macht.

Auch in Graubünden bewegte sich etwas

Besonders in Erinnerung habe ich den Umbau des Bahnhofs Chur mit dem grosszügigen Bus-

bahnhof über den Gleisen. Auch der Bahnhof der RhB-Linie nach Arosa wurde umgestaltet. Alles in allem sind die Umsteigewege kürzer geworden und der ganze Bahnhof wurde leistungsfähiger, auch dank der neuen Postautostation über den Gleisen. Auch die vielen Shopping Möglichkeiten beleben den Bahnhof und machen ihn zu einem beliebten Treffpunkt.

Mit dem Bau der Vereinalinie der RhB (Rätische Bahn) verkürzten sich die Reisezeiten ins Unterengadin erheblich. Dank guten Anschlüssen an Bahn und Bus in den Knotenbahnhöfen wurde das Angebot im Engadin und in den Bündner Südtälern markant aufgewertet.

Der Kanton Glarus wurde mit dem Glarner-Sprinter bekannt

Der GlarnerSprinter wurde als RegioExpress im Jahr 2004 als Ersatz für den Wegfall der IC-Halte in Ziegelbrücke eingeführt. Von Montag bis Freitag verkehren 7 Zugspare zwischen Zürich und Schwanden, an Wochenenden zwei zwischen Glarus und Linthal beschleunigte Zugpaare primär für den touristischen Verkehr. Wahrlich eine Pionierleistung, welche weit über die Kantonsgrenzen hinaus Beachtung fand.

Ab Juni 2014 soll der GlarnerSprinter stündlich verkehren, sieben Tage die Woche und bis



FLIRT in Wattwil

Bild: SOB

Linthal. Damit wird zwischen Schwanden und Zürich der lang ersehnte Halbstundentakt Wirklichkeit. Leider hat der Sprinter in Ziegelbrücke keinerlei Anschlüsse nach Sargans–Chur und –Buchs SG. Ab Schwanden verkehrt der Sprinter anstelle des Regionalzuges, welcher in Ziegelbrücke in den Vollknoten eingebunden ist. Für den südlichen Kantonsteil bedeutet das, dass alle Anschlüsse gekappt werden. Der stündlich Sprinter wird sicher zu Mehrfrequenzen auf der Achse Schwanden – Zürich beitragen. Demgegenüber steht der Frequenzverlust, welcher wegen dem Wegfall von aktuell perfekten Verbindungen in die anderen Destinationen entsteht. Schade, dass die SBB und die Politik offenbar nicht gewillt sind, zwei gleichwertige Knoten in Ziegelbrücke zu realisieren. Zur vollen Stunde gibt es einen Vollknoten, zur halben Stunde einen halben. Das bewährte Prinzip des Knotensystems wird missachtet. Das war die bitterste Erfahrung für mich in meiner gesamten Amtszeit.

Grösster Erfolg: Tarifverbund Ostwind

Der Tarifverbund Ostwind umfasst die Kantone Thurgau, St. Gallen und die beiden Appenzell. Er ist flächenmässig der grösste Tarifverbund und wird am dem kommenden Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 um den Kanton Glarus erweitert. Seit dem 1. Juni 2009 gilt der Zonentarif, eine für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz sehr willkommene Dienstleistung. Da kann man zur guten Zusammenarbeit und Kompromissfähigkeit aller beteiligten Partner nur gratulieren. Ich wünsche dem Tarifverbund Ostwind weiterhin viel Erfolg.

Die Amtszeit geht zu Ende

Ich bedanke mich bei allen, welchen ich in meiner Funktion als Sektionspräsident begegnet bin, für die gute Zusammenarbeit und für all das, was wir zusammen erreichen konnten. Ich hatte mich stets bemüht kritisch und konstruktiv mitzuarbeiten. Zusammen mit dem ganzen Mitarbeiterteam konnten wir sehr viel bewegen und erreichen, doch blieb auch einiges unerfüllt. Ich bitte auch, das mir entgegen gebrachte Vertrauen und Wohlwollen auch auf meinen Nachfolger zu übertragen. Bedanken möchte ich mich auch bei allen Mitgliedern der Sektion Ostschweiz.

Ein grosser Dank an Hans Schärer

Andreas Theiler Zwanzig Jahre nach seinem Eintritt bei Pro Bahn Schweiz hat Hans Schärer sein letztes Leitungsamt bei PBS abgegeben. Am 16. März macht er einem Nachfolger als Präsident der Sektion Ostschweiz Platz. Kaum ein Mitglied hat sich seit den Anfängen von Pro Bahn Schweiz so intensiv und selbstlos immer wieder eingesetzt wie Hans Schärer. Hier eine kleine Aufzählung.

In den Anfangszeiten gab es noch keine Sektionen, man sprach damals von Regionalgruppen. Hans Schärer trat der Gruppe Ostschweiz bei und half dann rund vier Jahre später beim Aufbau der Sektion; dort wurde er als Vizepräsident in den Vorstand gewählt. Als der damalige Präsident zurücktrat, übernahm Hans Schärer die Leitung. Zum Präsidenten wurde er zwar erst 2002 gewählt, aber die Knochenarbeit erledigte er eben auch ohne den entsprechenden Titel.

Gleichzeitig war er auf nationaler Ebene im Ressort Güterverkehr tätig, zwei Jahre lang als Leiter, bis das Ressort stillgelegt wurde, weil zu viele Mitarbeitende wegen beruflichen Interessenkonflikten demissionierten. In der Geschäftsleitung (heute Zentralvorstand) war er von 2003 bis 2005. Weil er für die Sektionen verantwortlich war, übernahm er in einer Notlage die Leitung der Sektion Espace Mittelland – diese stand vor der Auflösung, weil sie niemand präsidieren mochte – und reiste fortan einmal pro Monat aus seiner Heimat nach Bern, um die Kerngruppensitzungen zu moderieren. Zwei Jahre später fand sich endlich ein lokaler Präsident.

Um das Mass voll zu machen, stand auch noch die Sektion Nordwestschweiz vor der Auflösung, weil der gesamte Sektionsvorstand zurückgetreten war. Hans Schärer nahm die Reaktivierung an die Hand; seine



Hans Schärer

Bild: PBS

intensive Knochenarbeit trug schliesslich Früchte, so dass wieder ein Vorstand gebildet werden konnte. Als Interimspräsident fungierte einmal mehr Hans Schärer.

Da er nun bereits Übung hatte im Aufbau von Sektionen, schritt er gleich noch zur nächsten Tat und half 2004 eine Sektion Zentralschweiz zu gründen. Dort immerhin fand Hans Schärer gleich von Anfang an eine Präsidentin und konnte sich selbst etwas entlasten. Denn unterdessen war er auch noch zum Webmaster geworden. Diesen, wie bei ihm üblich, ehrenamtlich ausgeführten Job bekleidete er von 2003 bis 2011.

Der Zentralvorstand dankt Hans Schärer ganz herzlich für seinen weit überdurchschnittlichen Einsatz. Dass PBS heute so erfolgreich dasteht und weitherum als verlässlicher Gesprächspartner anerkannt ist, ist zu einem guten Teil seiner Arbeit zu verdanken. Eine Arbeit, die er nicht nur pflichtbewusst, sondern auch mit dem nötigen inneren Feuer und – das sei hier noch einmal ausdrücklich ausgeführt – ehrenamtlich machte.

Die Wichtigkeit der Schalter

Die Mehrheit der Teilnehmenden bei einer Onlineumfrage spricht sich für bediente Schalter aus.

Andreas Theiler Theiler „Sind Ihnen bediente Schalter am Bahnhof wichtig?“ – Diese Eingangsfrage zur letzten Umfrage auf unserer Homepage (www.pro-bahn.ch) wurde mit eindrucksvollen 84 % bejaht. Auf den ersten Blick erstaunt das Ergebnis nicht, ist doch die Altersstruktur unseres Vereins asymmetrisch, viele ältere Mitglieder prägten das Umfrageergebnis – genau ein Drittel der Antwortenden sind über 64 Jahre alt.

Auf den zweiten Blick dagegen gewinnen die 84 % an Gewicht, denn über die Hälfte der Antwortenden besitzen ein Smartphone, könnten also eigentlich die meisten Geschäfte, die sie am Schalter tätigen, auch direkt erledigen. Dass dem nicht so ist, zeigt deutlich die Grenzen dieser Geräte an. Auf die Frage „Wie oft informieren Sie sich über eine Reise vorgängig am Schalter?“ antworteten 34 % mit „oft“ und nur 25 % mit „nie“. Dies deckt sich übrigens mit einer erstaun-

lichen Aussage von Markus Siegrist, Leiter des Reisezentrums im Bahnhof Spiez. Gerade junge Leute aus der Smartphone-Generation würden überproportional häufig nur zur Information, nicht zum Kauf, an den Schalter kommen.

Knapp die Hälfte der Personen, welche an der Umfrage teilnahmen, benützt den Schalter über sechs Mal pro Jahr. Andere Produkte, wie zum Beispiel Eventtickets, werden dagegen nur selten erworben; dies deckt sich mit der Aussage diverser Verantwortlicher, dass es schwierig ist, passende und damit rentable Zusatzprodukte am Billettschalter aufzulegen.

Bleibt noch die letzte Frage, diejenige nach den optimalen Öffnungszeiten. Wenig erstaunlich erhielt dabei die Antwort „Von 6 bis 19 Uhr“ 60 % der Stimmen. Schalter mit attraktiven Öffnungszeiten werden mehr genutzt – aber was im konkreten Fall attraktiv ist, kann nicht allgemein beantwortet werden.

Unterstützung durch die Sektion Espace Mittelland

Petition gegen mögliche Streichung der TGV-Verbindung von Bern via Neuenburg nach Paris.

Andreas Theiler In den letzten Jahren war das Ende der direkten TGV-Verbindung von Bern nach Paris mehrmals angesagt worden. Eines der beiden Zugpaare wurde gestrichen, das verbleibende fährt allerdings seit dem Fahrplanwechsel von Bern noch weiter nach Interlaken. Trotzdem starten Kanton und Stadt Neuenburg nun eine Petition zum Erhalt der Verbindung. Was geht da eigentlich vor sich?

Die Meinungen über die direkte Verbindung gehen in der Sektion Espace Mittelland (Pro BEM) diametral auseinander. Einig sind sich alle nur in einem Punkt: Die Verbindungen aus der Schweiz in den französischen Jura sowie innerhalb des französischen Juras sind „grottenschlecht“. Es ist übrigens die Schweiz, welche die Linie Neuchâtel – Pontarlier jahrzehntelang vernachlässigt hat. Was aber könnte das richtige Rezept zur Heilung sein? Die Optimisten rechnen damit, dass durch die Weiterführung der Linie nach Interlaken die Passagierzahlen wieder steigen werden, dank der ausländischen Touristen, die so eine umsteigefreie Verbindung zwischen zwei sehr attraktiven Punkten erhalten. Dafür muss man aber mindestens ein Jahr warten, um die Entwick-

lung einigermaßen abschätzen zu können. Die Pessimisten – die sich selber natürlich nicht so, sondern „Realisten“ nennen – sind überzeugt, dass für Bern nur die Verbindung über Basel eine Zukunft hat; sie ist schliesslich auch schneller als die „direkte“ Fahrt. Und dass sich in Frankreich etwas ändern könnte, daran glauben sie erst gar nicht. Und verweisen deshalb die Neuenburger auf die TGVs von Lausanne nach Paris. Die Idealisten versuchen, ein Fahrplankonzept zu erstellen, welches den Grenzraum Schweiz–Frankreich als ein Ganzes ansieht und mit innovativen Ideen dem öV in diesem Gebiet einen neuen Schub geben will. Das Ressort Fahrplan von Pro Bahn Schweiz ist hier federführend – Interessenten zum Mitdenken sind immer willkommen.

Die Situation ist verzwickelt, auch durch die Diversität der Argumente innerhalb ProBEM. Die Kerngruppe beschloss an ihrer Sitzung vom 21. Januar, die Petition zu unterstützen und vor allem mal abzuwarten, wie sich das Geschäft mit den Übersee-Touristen, welche von Paris nach Interlaken reisen, entwickelt (siehe dazu unseren Text vom 21. November 2012 auf der Homepage unter „Aktuell“).

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



Gemeinden

BL: Läufelfingen

TG: Frauenfeld

ZH: Dietikon, Dietlikon,

Dübendorf, Elgg, Rafz,

Richterswil, Schlieren,

Schwerzenbach, Thalwil,

Uetikon, Wädenswil

Aussicht verweigert

Gute Resonanz auf Brief an Regierungsräte wegen Werbung auf öV-Fahrzeugen.

Andreas Theiler 19 Deutschschweizer Regierungsräten schrieben wir anfangs Oktober 2012 einen Brief, in dem wir für alle öV-Kundinnen und -Kunden der Schweiz einen klaren Durchblick forderten. „Keine Reklamefolien auf den Fenstern“ heisst das im Klartext. Schlechte Beispiele finden Sie noch auf unserer Homepage unter „Umfragen“. Wir stellten Ihnen vor einem knappen Jahr dazu einige Fragen, und Ihre Antworten bestärkten uns, diese Briefe zu schreiben.

Bis Ende 2012 erhielten wir aus zwölf Kantonen eine Antwort, keine schlechte Quote. Eindrücklicher als die reine Zahl war aber der Inhalt einiger Antwortbriefe. „Wir teilen grundsätzlich Ihre kritische Haltung zur Vollwerbung auf Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs“ – „Wir verstehen Ihren Unmut“ – „Ich teile aber die Ansicht, dass mit Vollwerbung auf Fahrzeugen eine gewisse Zurückhaltung geboten ist“ – „Wir stimmen Ihnen zu, dass die Entwicklung zu Vollwerbung mit zugeklebten Fenstern auf den Fahrzeugen des öV in die falsche Richtung geht“. Selbstkritisch stellte ein Regierungsrat persönlich fest, in der Vergangenheit sei in seinem Kanton auch einiges schief gelaufen; nun gälten aber ganz klar und ohne Einschränkung neue Regeln.

Daneben gab es natürlich die sehr allgemein gehaltenen, mehr oder weniger inhaltsleeren Antworten. Die überwiegende Zahl der Antworten wies allerdings darauf hin, dass die Werbeeinnahmen nicht zu unterschätzen sind, gerade in diesen Zeiten, wo jedem Tarifaufschlag mancherlei Proteste folgen.

Unser Hinweis, dass vollverklebte Fahrzeuge



Ein Ärgernis: Werbung auf Bussen

Bild: PBS

der Absicht eines einheitlichen Corporate Designs zuwiderlaufen, wurde kaum kommentiert. Mehr Interesse erzeugte unser zweiter Hinweis, dass gerade vollverklebte Türen ein Verstoß gegen das Behindertengleichstellungsgesetz sein könnten. Diese Argument wurde von einigen Kantonen explizit aufgenommen; vielleicht wurde dieser Aspekt bis jetzt gar nie bedacht.

Wir werden Ende Januar auch noch die Regierungsräte der Romandie und des Tessins mit den gleichen Texten bedienen, denn dort sind die Verhältnisse tendenziell noch schlechter als in der Deutschschweiz. Über die Reaktionen lesen Sie hier in der Ausgabe 2/2013.

Korrigendum

Ins InfoForum 4/2012 hat sich ein Fehler eingeschlichen. Das Bild auf Seite 19 zum Artikel „Überfüllter Regionalzug, leerer Glacier-Express“ zeigt nicht, wie in der Bildlegende beschrieben, den Glacier-Express, sondern einen Regionalzug des Typs „Komet“ der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Wir bitten diesen Fehler zu entschuldigen. Und wir bedanken uns bei unserem aufmerksamen Leser, Mathias Rellstab, der uns darauf aufmerksam gemacht hat.

Eine Taube in der Hand... oder auf dem Dach?

Der neue RBS-Bahnhof Bern bringt für Reisende längere Wege.

Peter Schläppi Die zuständigen Gremien haben entschieden: Für den RBS (Regionalverkehr Bern – Solothurn) soll in Bern unter den Normalspurgleisen ein komplett neuer Bahnhof gebaut werden. Geplant sind zwei Röhren in 17 Metern Tiefe mit je zwei Gleisen und einem 12 Meter breiten Mittelperron. Kostenpunkt: Gut 500 Millionen Franken.

Ausgehend vom prognostizierten Nachfragewachstum hat man die Publikumsbereiche grosszügig konzipiert. Die heutigen Züge können gemäss Projekt um 50 Prozent verlängert werden. Die betrieblichen Möglichkeiten (Anzahl Zugbewegungen) bleiben im heutigen Rahmen.

Eine spätere Streckenverlängerung Richtung Westen (Inselspital) ist möglich. Im Vergleich zu heute werden die Wege für die RBS-Benutzer vor allem Richtung Bahnhofplatz/ Altstadt länger und komplizierter. In den Sternen steht der Realisierungszeitpunkt dieses Projekts. Die gewählte Lösung ist ein Monolith ohne Möglichkeit zu einer Etappierung oder Redimensionierung. Falls die Finanzierung auf Widerstand stossen sollte, müssten die RBS-Benutzer in Bern möglicherweise noch sehr lange auf spürbare Verbesserungen warten.

Ausflug geplant

Die Sektion Zürich organisiert unter dem Titel „Auf den Spuren der Strassenbahn Schaffhausen–Schleitheim“ einen Ausflug, welcher am Samstag, 15. Juni 2013 stattfindet. Weitere Informationen folgen zur gegebenen Zeit und sind bei Andreas Keller erhältlich.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Kurt Schreiber, Präsident
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH
T 044 781 34 08
kurtschreiber@bluewin.ch

OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident
Falletenbachstrasse 5, 8867 Niederurnen;
T 055 610 24 03
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

ZÜRICH

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

ESPACE MITTELLAND

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

TICINO ASTUTI

Elena Bacchetta, Präsidentin
Via Pometta 8a, 6500 Bellinzona
T 076 474 21 79
elena.bacchetta@gmail.com

NORDWESTSCHWEIZ

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

16. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

Samstag, 13. April 2013, Ligerz

Treffpunkt: 09.40 Uhr Schiffländte Biel/ Bienne (09.45 Uhr Abfahrt Schiff nach Ligerz)
10.40 Uhr DV – statutarischer Teil, anschliessend Mittagessen
14.30 Uhr Kultureller Teil, Kirche Ligerz
15.45 Uhr Abschluss der Delegiertenversammlung

Mitglieder von Pro Bahn Schweiz sind an der Delegiertenversammlung willkommen. Stimm-, Wahl- und Antragsrecht haben die von den Sektionen nominierten Delegierten. Interessierte melden sich bitte bis am 2. April 2013 schriftlich (Sekretariat Pro Bahn Schweiz, Dorfstrasse 21, 3323 Bärswil) oder mittels E-Mail (info@pro-bahn.ch) an. Die Kosten für Billett und Mittagessen gehen zu Lasten der Teilnehmer.



Anmeldetalon

Ich nehme an der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz am 13. April 2013 in Ligerz teil:

Statutarischer Teil Mittagessen (ca. 12.45 Uhr) Kultureller Teil

Zutreffendes ankreuzen und Talon bis 2. April einsenden an:
Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Dorfstrasse 21, 3323 Bärswil, oder info@pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____ PLZ / Ort _____

○ Aus Vernunft: 125 km/h innerorts.



STEIG EIN. KOMM WEITER.

