



Bild: Gerhard Lob

Brennpunkt Zentralschweiz

Abschied vom Nachtzug: Eine literarische Nachlese
Erlebnisbahnhof Brittnau-Wikon: Es droht das Aus

Schwerpunkt „Zentralschweiz“ ab Seite 3



Bruno Eberle

Vize-Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Tourismus in der Zentralschweiz

Am 15. Januar 2015 hat die Schweizerische Nationalbank die Euro-Untergrenze von 1.20 Franken aufgehoben. Ein mittleres Erdbeben ging durch die ganze Schweiz, die Nachbeben werden noch länger spürbar sein. Ganz besonders betroffen sind die Exportwirtschaft und der Tourismus. Eine Tourismusregion par excellence ist die Zentralschweiz und dies seit mehr als 100 Jahren. Ehedem arme Täler konnten im Tourismus Arbeitsplätze schaffen und der Bevölkerung eine Zukunft bieten. Aber die schöne Landschaft allein hat es noch nie gerichtet. Gute Verkehrserschliessung, Servicebereitschaft und eine leistungsfähige Hotellerie waren weitere Voraussetzungen. An Herausforderungen hat es aber nie gefehlt: Wirtschaftskrisen, Kriege, verändertes Reiseverhalten, grosse Konkurrenz und nun die Eurokrise. Die Schweizer Wirtschaft und besonders auch der Tourismus haben immer wieder mit neuen Antworten auf aufgetretene Probleme reagieren können. Dies trifft ganz besonders auf die Zentralschweiz zu. Diese Ausgabe des InfoForums beleuchtet verschiedene Facetten des öffentlichen Verkehrs in der Innerschweiz, gestaltet durch Mitglieder der Sektion Zentralschweiz von Pro Bahn. Ein Novum, ein nachahmenswertes!

F Tourisme en Suisse centrale

Le 15 janvier dernier, la Banque nationale suisse (BNS) supprimait le taux plancher entre franc suisse et euro, fixé jusque là à 1.20 frs. Une secousse sismique qui a ébranlé la Suisse, et dont les effets se feront encore sentir longuement. L'industrie d'exportation et le tourisme sont particulièrement touchés. L'une des destinations touristiques helvétiques par excellence, est sans conteste la Suisse centrale, et ce, depuis plus d'un siècle. Jadis, le tourisme était aussi pourvoyeur d'emplois pour les vallées les plus reculées, et permettrait d'assurer des emplois et un avenir à la population locale. La beauté des paysages, à elle-même, ne suffit plus. De bonnes voies de communication et des liaisons fiables, des services performants, ainsi qu'une hôtellerie de qualité, étaient autant d'obstacles à surmonter et de paris à gagner. L'économie suisse et la branche du tourisme ont toujours su réagir et trouver des réponses aux problèmes qui se présentaient. Et cela vaut tout particulièrement pour la Suisse centrale. A travers les membres de ProBahn (ProRail) sur le terrain, cette nouvelle édition d'InfoForums donne un coup de projecteur sur les différentes facettes des transports publics en Suisse centrale. Un pas inédit, qu'il vaut la peine de signaler!

I Turismo nella Svizzera centrale

Il 15 gennaio 2015, la Banca Nazionale Svizzera (BNS) ha deciso di abbandonare il tasso minimo di 1,20 franchi per 1 euro. Il settore delle esportazioni e il settore del turismo sono particolarmente toccati da questa misura. La Svizzera centrale è da più di 100 anni una regione turistica per eccellenza, a partire da allora in diverse valli povere sono stati creati posti di lavoro nel turismo che hanno offerto un futuro alla popolazione. Il settore del turismo si è sviluppato non solo grazie alle bellezze naturali ma anche grazie a una buona rete di trasporti, un servizio curato, un'albergheria efficiente. Nel corso degli anni sono state affrontate molteplici sfide. L'economia svizzera e il turismo sono sempre stati in grado di reagire con nuove risposte ai problemi che si presentavano, capacità di reazione che si è mostrata in particolar modo nella Svizzera centrale. L'edizione attuale di Infoforum ospita diversi interventi di membri della sezione della Svizzera centrale di Pro Bahn che presentano caratteristiche e problematiche dei trasporti pubblici nella Svizzera centrale. Una novità da prendere a modello per il futuro!

Inhalt

Schwerpunkt Zentralschweiz

| | |
|--|-----|
| 10 Jahre PBS Sektion Zentralschweiz..... | 3 |
| Zur Zukunft der Gotthard-Bergstrecke..... | 4-5 |
| Verkehrspolitik nach „Schwyzer Art“ | 6 |
| Interview mit SOB-Chef Küchler | 7 |
| Plädoyer für Zimmerberg light | 8 |
| Prekäre Verhältnisse am Bahnhof Sursee | 9 |
| Schwachstellen entdeckt und gehandelt | 10 |

Aktuell

| | |
|--|----|
| SBB Historic an neuem Standort..... | 11 |
| ÖV-Kolumne: Über Pünktlichkeit | 12 |
| Bahnen pushen Weltausstellung | 13 |
| Variopianto: Der intelligente Stromabnehmer... | 14 |
| Polen setzt auf Pendolino..... | 15 |
| Überlegungen zum Unfall in Rafz..... | 16 |

ÖVerreisen

| | |
|---|-------|
| Nachtzüge: Ein emotionales Geschäft | 17 |
| Essay zum Sterben der Nachtzüge..... | 18-19 |

Briefe/Zuschriften

| | |
|---|-------|
| Fernbusse: Eine Entgegnung aus Chur | 20-21 |
|---|-------|

Pro Bahn intern

| | |
|---|----|
| Erlebnisbahnhof Brittnau-Wikon in Gefahr..... | 22 |
| Die grössten Sorgen der Bahnreisenden | 23 |

Frontbild: Bahnhof Luzern (G.Lob)

Impressum

InfoForum 1/2015, Versand: 12. März 2015

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 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

Mitarbeit Pro Bahn: Roland Arnet, Jean-Pierre Baebi, Karin Blättler, Romeo Degiacomi, Edwin Dutler, Marcel Homberger, Kurt Metz, Kurt Schreiber, Andreas Theiler, Frank Zimmermann

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Marcel Burllet

Inserate und Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH
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 2/2015, Versand: 12. Juni 2015
Schwerpunkt: Swiss Pass – alles auf einer Karte
Inserate- und Redaktionsschluss 20. Mai 2015

InfoForum 3/2015, Versand: 10. September 2015
Schwerpunkt: Öffentlicher Verkehr auf der Strasse
Inserate- und Redaktionsschluss 19. August 2015

Hartnäckig zum Ziel

Engagement im Kundenforum und vieles mehr: Rückblick auf 10 Jahre Pro Bahn Sektion Zentralschweiz.

Karin Blättler* Als wir vor etwas mehr als 10 Jahren unsere Sektion Zentralschweiz gegründet haben, wurde uns von verschiedenen Seiten weis gemacht, dass es uns eigentlich gar nicht brauche. Ich gebe zu, dass zu Beginn niemand auf uns gewartet hat.

Wir haben uns aber nicht beirren lassen und sind bei allen öV-Verantwortlichen in unserer Region immer wieder vorstellig geworden. Schon bald zeichnete sich unsere Hartnäckigkeit aus. Zuerst konnten wir die SBB für die Einführung eines Kundenforums in unserer Region gewinnen. Im Kundenforum sind auch der Verkehrsverbund und weitere Kundenorganisationen vertreten. Es tagt zweimal jährlich und ist für uns ein wertvoller Zugang zu den SBB geworden. Inzwischen haben die Zentralbahn, die VBL sowie die Auto AG Rothenburg ebenfalls den Nutzen von Kundenforen erkannt und diese erfolgreich etabliert.

Nachfolgend einige Erfolgsgeschichten aus unserer mehr als 10-jährigen Aktivität:

Blindenmarkierungen Luzern

Zu Beginn unserer Tätigkeit hörten die Blindenmarkierungen auf dem Bahnhofvorplatz direkt beim Fussgängerstreifen zum Haupteingang des Bahnhofs Luzern auf. Sehbehinderte Personen konnten sich auf dem Busbahnhof zurechtfinden, nicht aber im Bahnhof. Seinerzeit haben wir mehrfach beim Verantwortlichen der SBB insistiert. Eines Tages – im Jahr 2005 – erhielt ich einen Anruf, ob ich denn heute schon im Bahnhof gewesen sei. Und tatsächlich, auch der Bahnhof Luzern war von da an für Sehbehinderte und Blinde ausgerüstet.

Halteketten im Busbahnhof

Im Jahr 2004 hat sich im Rahmen einer Mitgliederbefragung ergeben, dass man sich auf dem Busbahnhof nicht zurechtfinde und auch die Kundenlenkung im Bahnhof Luzern zu wünschen übrig lasse. Wir haben diese Anliegen aufgegriffen und während Jahren stets immer wieder auf diese Problematik hingewiesen. Anfänglich war niemand so richtig zuständig. Erst die stetige Intervention im SBB-Kundenforum brachte den gewünschten Erfolg. Auch wenn noch nicht alles ganz durchgängig umgesetzt ist, so wurden die Halteketten Jahre später doch noch realisiert. Leider sind die elektronischen Busabfahrtstafeln auf den Busperrons



Dank Pro Bahn Schweiz: Intelligente Kundenlenkung im Bahnhof Luzern mit Abfahrtsübersichten nach Nummern der Buslinien.

Bild: Karin Blättler

noch nicht mit den Haltekettenhinweisen versehen. Auch sind die Anzeigen viel zu klein. Es gibt Anzeigen, da werden die Abfahrten bis zu 8 Buslinien darüber angezeigt. Es stehen aber nur 4 Zeilen zur Verfügung! Konsequenz: Die Anzeige nutzt in der Praxis wenig bis nichts. Wir hoffen, dass auch diese Anzeigen bald durch grössere informativere Anzeigen ersetzt werden. Der öV-Kunde weiss es bestimmt zu schätzen.

Elektronische Abfahrtsübersichten

Es war sowohl für die weniger geübten öV-Kunden als auch für die Pendler schon immer ein Bedürfnis, bereits im Bahnhof am „Schärme“ zu wissen, wann der gewünschte Bus in Echtzeit abfährt. Wir haben deshalb eine elektronische Anzeige ausgearbeitet, die alle Buslinien der Nummer nach auflistet, mit Abfahrtszeit in Echtzeit und Abfahrtsort. Innerhalb des Bahnhofs interessiert nämlich nicht, wann der >>>

Gotthard-Bergstrecke: Das Konzept der Verlierer

Was passiert nach Inbetriebnahme des neuen Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016? Ein wenig durchdachtes Konzept, das mehrfaches Umsteigen erfordert, könnte eine Schliessung der historischen Bergstrecke beschleunigen.

Frank Zimmermann und Romeo Degiacomi Wird die historische Strecke mit ihren imposanten Viadukten und Kehrtunnels in wenigen Jahren geschlossen? Dies fragte kürzlich ein junger Bahnfan an einer Veranstaltung von Pro Bahn Zentralschweiz. Was wie eine naive Frage tönt, ist bei genauerem Studium der vorgeschlagenen Konzepte jedoch nicht so abwegig. Die SBB haben am 4. Juli 2014 auf einer inszenierten Fahrt von Bellinzona nach Erstfeld ihr neues Gotthard-Konzept den Medien und Kundenorganisationen wie Pro Bahn vorgestellt. Nach „Gottardo 2020“ soll die Reise auf der bisherigen Strecke in einer S-Bahn-Komposition ab Erstfeld via Göschenen ins Tessin gehen. Erstfeld würde nach diesen Plänen zum neuen „Umsteige-Hub“. Zustande kam dieses Konzept aufgrund der absolut kontroversen Vorstellungen der zukünftigen Bestellerkantone.

Flirt am Berg

Während die direkte Linie auf 57 Kilometern unten im Berg durchrauscht und bis zu einer Stunde schneller wird, ist über den Berg Bummeln in einer S-Bahn angesagt. FLIRT-Kompositionen wurden dereinst für den Agglomerationsverkehr geschaffen, wo sie Spurtstärke und stehplatzoptimierte Ausstattung ideal zur Geltung bringen können.

Mehr Umsteigen nötig

Reist man heute mit dem IR von Basel via Luzern nach Locarno, kann man auf der gesamten Fahrt sitzenbleiben oder muss allenfalls in

Arth-Goldau umsteigen. Eine umsteigefreie Reise wird in Zukunft auf der Bergstrecke nicht mehr möglich sein. Ab Dezember 2017 sähe die gleiche Reiseroute auf der Bergstrecke so aus: Umsteigen in Arth-Goldau, Erstfeld und Bellinzona, da die EC/IC-Züge in Zukunft alle ausnahmslos nach Lugano oder Mailand verkehren. Zukünftig verkehrt nur noch alle zwei Stunden ein Direktzug ab Basel-Luzern in die Tessiner Metropole. Der heutige IR Basel-Tessin wird dann in Erstfeld gekappt. Eine Idee der SOB (Südostbahn) sah ab 2017 eine direkte Gotthardlinie ab Arth-Goldau vor. Diese Idee wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV) jedoch nicht weiterverfolgt.

Liste der Verlierer

Was aber heisst dieser schleichende Abbau für die Passagiere? Soll die Bergstrecke bewusst so unattraktiv gestaltet werden, dass sie kaum noch von Touristen und Tagesgästen genutzt wird? Das von den SBB angedachte Konzept der Gotthard-Bergstrecke nach Eröffnung des Basistunnels stellt sich als reines „Konzept der Verlierer“ dar. Verlierer werden sein:

- **Der Kanton Uri.** Mit Umsteigezwang in Erstfeld auf eine Tessiner S-Bahn (TILO) wird jegliche Anbindung des oberen Reusstals ans Schweizer Bahnnetz nachhaltig beeinträchtigt. So wird die Zugänglichkeit der von starker Abwanderung betroffenen Orte oberhalb von Erstfeld stark verschlechtert. Insbesondere das touristisch aufstrebende Andermatt wird mit einem zusätzlichen

Umsteigezwang im bedeutungslosen Erstfeld deutlich schlechter erreichbar sein. 3 bis 4-maliges Umsteigen mit Gepäck zwischen Zürich-Flughafen und Andermatt dürfte jeglichen Anreiz für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs nehmen. Mit der Eröffnung weiterer Unterkünfte im Ferienresort von Sami Sawiris wird sich die Verkehrsnachfrage weiter nach oben entwickeln. Zudem muss davon ausgegangen werden, dass der Tagestourismus ins zu erweiternde Skigebiet Andermatt-Sedrun stark beeinträchtigt wird und auch die mittelfristig geplante Erweiterung um eine zusätzliche Gondelbahn von Göschenen direkt ins Skigebiet Güttsch verhindert werden dürfte.

- **Der Kanton Tessin.** Zwar setzt der Kanton Tessin mit taktmässiger Bedienung von zwei zusätzlichen Halten in Ambri-Piotta und Lavorgo und Durchbindung der Bergstreckenzüge zumindest bis Lugano durchaus auf eine Attraktivitätssteigerung der Bergstrecke. Gleichzeitig wird jedoch die Leventina von der Deutschschweiz isoliert, was volkswirtschaftlich und politisch problematisch ist. Zur Kantons-, Sprach- und Mentalitätsgrenze wird mit einem zusätzlichen Umsteigezwang eine weitere Barriere zwischen der Deutschschweiz und dem Südkanton geschaffen. Auch der Verzicht auf eine umsteigefreie Anbindung des touristisch bedeutenden Locarno ist in keiner Weise frequenzfördernd. In Zukunft soll man in Bellinzona,

>>> nächste Bus überhaupt fährt, sondern wann der nächste Bus meiner gewünschten Linie fährt, und vor allem, wo er abfährt. Mit ein Vorteil „unserer“ Anzeige ist, dass sich die Busfahrgäste innerhalb des engeren Stadtnetzes u.U. auf mehrere verschiedene Buslinien verteilen. Auch der Verantwortliche des Verkehrsverbundes fand „unsere“ Anzeige gut und setzte sich von da an auch für die Einführung ein. An einem SBB-Kundenforum durften wir „unsere“ elektronische Bus-/Schiffabfahrtsanzeige vorstellen. Daraufhin kam die ganze Sache ins Rollen. Inzwischen stehen über den Bahnhof Luzern verteilt „unsere“ 6 Bus-/Schiffabfahrtsanzeigen im Einsatz und bewähren sich bestens.

Titlisexpress mit Anschluss

Die Zentralbahn schlug am Wochenende einen Halbstundentakt von Luzern nach Engelberg vor. Die vorgeschlagene Fahrlage des Titlisexpress hätte in Luzern keinen einzigen Anschluss gehabt, da der Zug wenige Minuten vor Ankunft der nationalen Linien den Bahnhof Luzern verlassen hätte. Die Fahrpläneingabe von Pro Bahn Zentralschweiz schlug eine spätere Abfahrtszeit und eine andere Fahrlage vor, die schlussendlich umgesetzt wurde. Somit hat der Titlisexpress direkten Anschluss für Passagiere aus Basel, Olten, Zug und Zürich und auch aus Sursee, Rotkreuz, Küssnacht am Rigi und dem Sarneraatal erhalten. Engelberg ist mit einer

kurzen Umsteigezeit in Luzern und attraktiver Reisezeit bestens mit dem öV erreichbar.

Fazit nach etwas mehr als 10 Jahren: Es braucht Pro Bahn. Auch die nachfolgenden Berichte geben einen Einblick über unsere Tätigkeit. Aktuelle Informationen finden sich auf unserer Website www.pro-bahn.ch unter „Regional/Sektion Zentralschweiz“.

*Die Autorin ist Präsidentin von Pro Bahn Schweiz, Sektion Zentralschweiz



Der Bahnhof Erstfeld soll nach SBB-Ideen zukünftig Umsteigebahnhof zur Gotthard-Bergstrecke sein. Bilder: Romeo Degiacomi

egal ob Anreise via Bergstrecke oder Basistunnel, immer umsteigen müssen.

- **Die Matterhorn-Gotthard-Bahn.** Gemäss Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) hat der Transitverkehr von Göschenen Richtung Oberwallis in den letzten Jahren überdurchschnittliche Fahrgastzuwächse verzeichnet. Mit der Schaffung eines zusätzlichen Umsteigezwangs in Erstfeld werden genau jene Erfolge wieder zunichte gemacht. Dies wird sich nachhaltig negativ auf die Frequenzen sowohl Richtung Goms als auch Richtung Surselva auswirken. Im Goms dürfte sich die Nachfrage dahingehend verändern, dass vermehrt via Visp/Brig angereist wird, was die Frequenzen auf der schon heute stark belasteten Lötschbergachse erhöht, auf der Verbindung via Göschenen–Andermatt jedoch beeinträchtigen dürfte. Als einziger sinnvoller Zugang zur MGB zwischen Chur und Brig ist eine Stärkung des Zugangs in Andermatt unumgänglich.



Die Kirche von Wassen – eine Art Wahrzeichen für die Gotthard-Bergstrecke - ist dank den Kehrtunnels drei Mal aus verschiedener Perspektive zu sehen. Per Bahn erreichbar soll die Kirche von Wassen jedoch weiterhin nicht sein.

- **Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees.** Die historisch gewachsene und durchaus beliebte Reise mit der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) und Bahn von Luzern via Flüelen ins Tessin wird aufgrund des geplanten Angebots auf der Gotthard-Bergstrecke extrem beeinträchtigt. So kann das Tessin von Flüelen aus nur mit mehrmaligem Umsteigen erreicht werden. Nach der Eröffnung des „Kantonalbahnhofs Uri“ in Altdorf im Jahr 2021 werden die Direktzüge aus der Deutschschweiz Flüelen nicht mehr bedienen, was zusätzlich negative Auswirkungen auf die Frequenzen der SGV haben dürfte, speziell im aufkommensschwächeren Urnersee. Auch der Zugang zur SGV aus dem Ferienresort Andermatt, das dringend auf Sommerangebote angewiesen sein wird, wird mit dreimaligem (!) Umsteigen jeglicher Akzeptanz beraubt. Mutwillig zerstört wird zudem das von den SGV aufgebaute touristische Angebot des „Wilhelm-Tell-Express“.

- **Das Bahnnetz Schweiz.** Ist das gesamte Bahnnetz Schweiz hoch attraktiv und vorbildhaft in Europa, so soll gerade im historischen Herzen der Schweiz ein Flickwerk geschaffen werden, das jegliche Zukunftsaussichten vermissen lässt. Nicht nur ein sinnloser Umsteigezwang im Nirgendwo, sondern auch Rollmaterial, dessen Attraktivität für eine touristisch bedeutungsvolle Strecke kaum zu unterbieten ist. So stimmen bei TILO-Flirts zum Beispiel in der 1. Klasse Sitz- und Fensterteiler nicht überein, was bei landschaftlich attraktiven Strecken fatal ist. Marketingmässig werden alle Chancen vertan, Fahrgastzuwächse zu erzielen. Weder werden touristische Fahrten via Bergstrecke gefördert, noch wird (mit Ausnahmen in der Leventina) zusätzlicher

Ideen für Treno Gottardo

rod/fz Pro Bahn Zentralschweiz setzt sich für ein innovatives, attraktives Angebot auf der Gotthard-Bergstrecke ein. Die Sektion hat ihre Vorschläge Anfangs November 2014 anlässlich des SBB-Kundenforums in Luzern präsentiert. Hier eine kurze Zusammenfassung:

Bei der Lötschberg-Bergstrecke hat sich gezeigt, dass mit attraktivem Rollmaterial, einem stündlichen Angebot und Erlebniszügen weiterhin hohe Fahrgastfrequenzen möglich sind – trotz rascheren Verbindungen durch den Lötschberg-Basistunnel. Für die Sektion Zentralschweiz ist deshalb auch für den Gotthard klar: Stündlich ein RE Treno Gottardo analog dem „Lötschberger“, bequemes und modernes Rollmaterial analog dem „Adler“-Zug der Zentralbahn, mit Snackpoint (analog Voralpenexpress) oder anderen Verpflegungsmöglichkeiten. Benötigt werden attraktives Rollmaterial, gute Anschlüsse in Luzern, Arth-Goldau und Bellinzona, eine Vernetzung mit Tourismusangeboten und schlanke Anschlüsse auf andere Verkehrsträger wie MGB (Matterhorn-Gotthard-Bahn) und SGV (Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee). Auch die Erschliessungsfunktion des oberen Reusstals und der Leventina ist sicherzustellen – gegebenenfalls mit Halt auf Verlangen an kleineren Stationen.

Pro Bahn Zentralschweiz blickt anerkennend gegen Westen, wo sich die Kantone Bern und Wallis gefunden haben und mit der BLS ein zukunftsträchtiges Konzept für Fahrten „über den Berg“ geschaffen haben.

Die Gotthard-Bergstrecke soll auch in Zukunft ein einmaliges Reiserlebnis auf dem einzigartigen Bahnbauwerk der Schweiz bleiben. Neben geeignetem Rollmaterial und gutem Service sind optimale Anschlüsse und Direktzüge unerlässlich.

Erschliessungsverkehr im Bereich der Bergstrecke geschaffen. Die Auswirkungen auf benachbarte Verkehrsträger sind grundsätzlich negativ. Die Demontage der Gotthard-Bergstrecke schreitet voran: Morgen ist es die Nachfrage, die demontiert wird, übermorgen werden es die Gleise sein!

Verkehrspolitik nach „Schwyzer Art“

Pro Bahn Schweiz wehrt sich gegen die Einstellung der S31 und weitere Sparvorhaben im öffentlichen Verkehr.

Frank Zimmermann „Aufbruch in der Romanie“: So hiess der Titel des InfoForums 4/14. Von Aufbruch in der Zentralschweiz kann leider keine Rede sein! Beschränken sich die geplanten Sparmassnahmen in den Kantonen Luzern und Ob-/Nidwalden bisher „nur“ auf punktuelle Kürzungen im Busverkehr, so treffen diese in den Kantonen Uri (siehe separaten Bericht zur Gotthard-Bergstrecke) und Schwyz auch den Schienenverkehr. Pro Bahn Zentralschweiz hat die Gelegenheit gehabt, sich an der „Vernehmlassung zum neuen Grundangebot des öffentlichen Verkehrs 2016 bis 2019 im Kanton Schwyz“ einzubringen.

Hierbei präsentierte der Kanton Schwyz die Varianten „Radikal“ und „Moderat“. Das Szenario „Radikal“ kommt einem eigentlichen Kahlschlag des öffentlichen Verkehrs im Kan-

ton Schwyz nahe, wurde glücklicherweise aber insofern bereits in der Vernehmlassung entkräftet, als es nur mit einer Gesetzesänderung umsetzbar wäre. Aufgrund des kantonalen Sparauftrags wurde jedoch darauf verzichtet, ein Szenario mit einer Fortschreibung des Angebots ohne Angebotsabbau zu erarbeiten. Die einschneidendste Massnahme in der Variante „Moderat“ ist die Einstellung der S31 Biberbrugg-Arth-Goldau und der Ersatz durch eine Busverbindung.

Langer Stillstand

Pro Bahn hat diese Massnahme vehement abgelehnt! Der Betrieb der S31 wird derzeit extrem unwirtschaftlich abgewickelt. Für eine Fahrzeit von 24 Minuten pro Richtung werden zwei SOB-FLIRTs benötigt, die in Arth-Goldau jeweils

50 (!) Minuten Stillstand haben. Zudem wird sie kannibalisiert durch täglich pro Richtung 6 parallele Buskurse der ZVB zwischen Sattel und Arth-Goldau.

Pro Bahn Zentralschweiz hat in ihrer Stellungnahme auf einem rationelleren Fahrzeug- und Personaleinsatz auf der S31 insistiert, insbesondere da sich nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels deutlich bessere Anschlussbeziehungen in Arth-Goldau ergeben werden. Weiterhin sei zu prüfen, die S31 an einem oder auch an beiden Endpunkten mit anderen Linien zu verknüpfen und entsprechend durchzubinden. Zudem seien die schlecht ausgelasteten Busse zwischen Sattel und Arth-Goldau aufzugeben und stattdessen zusätzliche Haltekanten (namentlich in Ecce Homo) für die S31 zu schaffen.

Moderate Massnahmen?

Als Teilerfolg ihrer Stellungnahme kann es Pro Bahn Zentralschweiz werten, dass der Regierungsrat des Kantons Schwyz mit Beschluss vom 10. Dezember 2014 entschieden hat, die von ihm bezeichnete „Optimierung des Angebots Ausserschweyz – Innerschweyz aus wirtschaftlicher Betrachtung sowie aufgrund der neuesten planerischen ‚Erkenntnisse‘ auf die Grundangebotsperiode 2020 bis 2023 zu verschieben“. Für Pro Bahn bedeutet dies, die Entwicklung weiterhin sorgfältig im Auge zu behalten, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Stationen zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau mit Ausnahme von Rothenthurm bislang noch nicht behindertengerecht ausgebaut wurden.

Scharf kritisiert hat Pro Bahn auch die weiteren Sparmassnahmen, die im Rahmen des Szenarios „Moderat“ zur Umsetzung im Jahre 2016 empfohlen werden. Dazu gehören unter anderem die Einstellung der Kantonsbeteiligung an den Buslinien Schwyz-Oberberg, Muotathal-Sahli sowie an der Luftseilbahn Morschach-Stoos. Ebenso sollen die bislang freiwillig gezahlten Kantonsbeiträge an die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees sowie an die Rigi-Bahnen sistiert werden. So sieht Verkehrspolitik in einem der reichsten Kantone der Schweiz aus!

Keine gute Idee:
Der Ersatz der S31 Biberbrugg – Arth-Goldau durch eine Busverbindung.
Bilder: zVg



Der Voralpen-Express als S-Bahn

Thomas Küchler, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Südostbahn SOB, zu Ausbauplänen, neuem Rollmaterial und der Zukunft der Gotthard-Bergstrecke.

Interview: Frank Zimmermann und Romeo Degiacomi

Der Voralpen-Express (VAE) erfüllt eine wichtige Rolle im Verkehr zwischen Zentral- und Ostschweiz. In absehbarer Zukunft soll er vom Stunden- auf den Halbstundentakt verdichtet werden. Auf der anderen Seite gibt es im Kanton Luzern Tendenzen, die S3 zwischen Luzern und Arth-Goldau zulasten des VAE auf Halbstundentakt zu verdichten. Welche Massnahmen trifft die SOB in diesem Zielkonflikt?

Thomas Küchler: Eine durchgehende Verbindung pro Stunde von St. Gallen bis Luzern ist sowohl aus touristischer als auch wirtschaftlicher Sicht wichtig und wird auch von unseren Bestellern – Bund und Kantonen – unterstützt. Darüber hinaus gibt es Weiterentwicklungsvarianten, die von zusätzlichen VAE-Halten – Luzern–Arth-Goldau mit dem VAE als S-Bahn – bis zu alternativen Linienführungen reichen, etwa einem Voralpen-Express via Rotkreuz. Zusammen mit unseren Bestellern arbeiten wir zurzeit an optimalen Lösungen. Ein wichtiges und zentrales Element ist der Anschluss der Ostschweiz und der Region Zürichsee/Obersee an die EC-Züge nach Milano.

Ab 2019 soll neues Rollmaterial beim VAE zum Einsatz kommen. Inwieweit sind Planung, Finanzierung und termingerechte Einsatzfähigkeit

Wem gehört die SOB?

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist eine normalspurige Eisenbahngesellschaft mit Sitz in St. Gallen. Sie entstand 2001 aus einer Fusion der ehemaligen Schweizerischen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn. 2006 erfolgte noch ein Infrastrukturabtausch SBB-SOB: Der Bahnhof St. Gallen ging vollständig an die SBB, während die SOB die Strecke und die Bahnhöfe Lichtensteig–Wattwil–Ebnet-Kappel als Eigentum erhielt. Das Streckennetz der SOB beträgt 123 km. Die wichtigsten Eigentümer der SOB sind: Bund (35,8 %), Kanton St. Gallen (19,17), Kanton Schwyz (5,79), Politische Gemeinde St. Gallen (5,69), Kanton Zürich (3,81). Dazu kommen weitere Kantone, Gemeinden und Bezirke mit minimalen Anteilen sowie Privataktionäre (15,15).



Der Voralpen-Express VAE.

Bilder: SOB/zVg

keit des neuen Rollmaterials gesichert?

Wir sind zuversichtlich, denn zurzeit haben wir die grundsätzliche Zustimmung vom Bundesamt für Verkehr und von beinahe allen unserer Besteller-Kantonen zum neuen Konzept. Das Projekt ist gut gestartet. Die Vorbereitungen zur Ausschreibung und Finanzierung sind derzeit in Bearbeitung.

In der Vernehmlassung zum „Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2016 – 2019 im Kanton Schwyz“ hat der Kanton Schwyz unter anderem vorgeschlagen, die S31 (Biberbrugg – Arth-Goldau) auf Busbetrieb umzustellen. Wie reagiert die SOB darauf?

Dieser Vorschlag des Kantons Schwyz beruht auf gemeinsamer Planung. Die Umstellung muss im Gesamtkontext betrachtet werden: Die S31 wird zum Halbstundentakt VAE ausgebaut. Die Feinerschliessung erfolgt durch den Bus. Das neue Konzept bringt fast nur Vorteile für Kunden, Betreiber und Besteller.

Die SOB hat sich im Jahre 2014 mit dem Konzept „Treno Gottardo“ für den Betrieb der Gotthard-Bergstrecke beworben. Sind Sie



Thomas Küchler:
CEO der Südostbahn.

über die Nichtberücksichtigung des SOB-Konzepts enttäuscht? Werden Sie das Konzept überarbeitet nochmals einreichen?

Wir haben den Entscheid mit Bedauern zur Kenntnis genommen. Aktuell beobachten wir die Situation und warten die Entwicklungen ab.

Welches Potenzial hat die Bergstrecke in Zukunft?

Wenn die Bergstrecke die ihr zugewiesenen Funktionen – Interregio- und Tourismusverkehr – langfristig erfüllen soll, dann ist ein kundenoptimiertes und glaubwürdiges Angebotskonzept zwingend. Dieses muss auch wirtschaftlich vertretbar sein. Dabei heisst wirtschaftlich nicht unbedingt die billigste Lösung. Im Sinne einer Investition in die touristische Entwicklung der betroffenen Talschaften lohnt sich eine Mehrinvestition in ein höherwertiges Verkehrsangebot. Wie wir im Konzept dargelegt haben, muss die Grundaustattung durch den Pendler-/Schülerverkehr auf beiden Seiten durch touristische Angebote ergänzt werden, denn für ein gesamtwirtschaftlich optimiertes Angebot reichen die Pendlerpotenziale nicht aus. Um solch ein verknüpftes Erschliessungs- und Tourismusangebot glaubwürdig entwickeln und umsetzen zu können, braucht es Erfahrung und Engagement. Dass der Anteil des touristischen Verkehrs durch optimale Angebots-, Betriebs- und Vermarktungskonzepte massiv gesteigert werden kann, haben wir mit dem Voralpen-Express bewiesen.

Mehr Hirn, weniger Beton

Plädoyer für die Zimmerberg light Variante durch den Ausbau der Stammstrecke Thalwil-Baar.

Karin Blättler und Martin Stuber* Es ist unbestritten, dass die Romandie bezüglich Bahninfrastruktur Nachholbedarf hat. Dies ist im ersten Ausbauschnitt von FABI berücksichtigt. Weil die Mittel begrenzt sind, wird es beim zweiten Ausbauschnitt ab 2025 zu einem grossen Verteilungskampf kommen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass der Prozess, wie man zu den Projekten kommt, mit FABI grundlegend ändert. Die sechs neu geschaffenen Planungsregionen müssen ihre Bedürfnisse „büscheln“ und beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einreichen. Dieses leitet dann in Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern die dafür notwendigen Infrastrukturausbauten ab.

Das im letzten August vom BAV publizierte Referenzkonzept 2025 gibt eine Vorstellung, wie die Planungsgrundlage aus Sicht des BAV aussieht. Für die Zentralschweiz sticht dabei sofort ins Auge, dass auf der Achse Zürich-Zug-Luzern nur ein sehr minimaler Kapazitätsausbau vorgesehen ist. Ein absolutes NoGo aus Zentralschweizer Sicht! Dabei gibt es kurz- und mittelfristige Vorschläge, die wesentlich kostengünstiger sind als die bisher von den SBB gepushten Varianten:

- Kurzfristig kann die Kapazität mit dem Einsatz von 400m langen Doppelstockkompositionen in den Verkehrsspitzenzeiten kostengünstig vergrössert werden. Voraussetzung dazu sind Perronverlängerungen in Baar und Rotkreuz. Erst kürzlich hat der Kantonsrat einen seit 2010 bestehenden Auftrag der Zuger Regierung deutlich bekräftigt. Jetzt sind Zuger Regierung und SBB am Zug.
- Mittelfristig kann der für langfristige Kapazitätserhöhungen notwendige Doppelspurausbau zwischen Thalwil und Baar mit einem Ausbau der Stammstrecke mit der Hälfte der Kosten für den Zimmerberg Basis-

tunnel II (ZBT II) bewerkstelligt werden. Das überparteiliche Komitee Zimmerberg light, dem sich von Beginn weg auch Pro Bahn Zentralschweiz angeschlossen hat, setzt sich seit fünf Jahren für eine elegante Zimmerberg light Lösung ein.

Das sind die angestrebten Angebotsziele:

- Durchgehender Viertelstundentakt Zürich-Zug-Luzern (kein Hinketakt)
- Hochkapazitätzüge in den Spitzenzeiten (14 oder 15 DoSto Wagen)
- Halbstundentakt Zürich-Tessin (Stundentakt Zürich-Mailand)
- Ausbau Regionalverkehr zwischen Luzern-Zug-Zürich muss bedarfsweise möglich sein

Dafür ist die folgende Infrastruktur nötig:

- Durchgehende Doppelspur zwischen Zürich-Zug-Luzern (Zimmerberg und Durchgangsbahnhof Luzern) – Lücke in Rotkreuz wird derzeit geschlossen
- 400m Perrons an allen Haltestellen für Hochkapazitätzüge (aktueller Vorstoss im Zuger Kantonsrat)
- 3. Gleis Zug-Cham und 3./4. Gleis Zug-Baar derzeit in Abklärung beim Kt. Zug.

Viele Vorteile

Das sind die Vorteile der Zimmerberg light Variante:

- Stellt auch langfristig nötige Kapazität zur Verfügung, auch für Regionalverkehr
- Halb so teuer wie Zimmerberg Basistunnel
- Vorfinanzierung zu 2/3 durch Kt. Zug möglich
- Etappierung möglich beziehungsweise baulich bedingt auch sinnvoll
- Schnellere Realisierung als ZBT II möglich und sehr wahrscheinlich

- Ausbau Angebot in Etappen möglich (Warten auf Durchgangsbahnhof Luzern nicht zwingend)
- Umsteigebeziehung Thalwil bleibt bestehen (Entlastung Wasserkopf HB Zürich)
- Installationsplatz in Sihlbrugg Station unproblematisch (bei ZBT II im Litti in landschaftlich sensiblem Gebiet, Opposition in Baar)
- Höhere Flexibilität (Nutzung ZBT I oder Seelnie mit Anschluss in Durchmesserlinie)
- Fahrzeitgewinn von 1 bis 2 Minuten
- Sanierung Zimmerbergtunnel entfällt.
- Redundanz für Unterhalt des Albistunnels
- Zusatzzeitgewinn ZBT II (2'-3') für die Anschluss-Spinnen voraussichtlich nicht nötig
- Zusatzzeitgewinn ZBT II (2'-3') verschiebt Kreuzungspunkt Nord-Süd weg vom Bahnhof Zug.

Wenige Nachteile

Das sind die Nachteile der Zimmerberg light Variante:

- Zeitgewinn kleiner als beim ZBT II (4')
- Zusatzgleis in Thalwil nötig (wird so oder so nötig irgendwann, Studie Romann)

Angesichts der grossen Vorteile wie Kosteneinsparnis und der Etappierbarkeit dieser Lösung ist es unverständlich, dass dem Steuerzahler bis heute ein fairer Variantenvergleich zwischen dem ZBT II und der Zimmerberg light Variante vorenthalten und immer nur am so teuren ZBT II festgehalten wird. Es ist das letzte Wort hoffentlich noch nicht gesprochen.

Internet: www.zimmerberg-light.ch

*Die Autoren sind Kopräsidenten des Komitees Zimmerberg light

Stichwort: ZBT II

Der 20 km lange Zimmerberg-Basistunnel besteht aus dem nördlichen Zimmerberg-Basistunnel (Etappe 1 bzw. ZBT I) von Zürich nach Thalwil mit einer Länge von 9,4 km, der im Rahmen der Bahn 2000 fertiggestellt wurde, und dem südlichen Zimmerberg-Basistunnel (Etappe 2 oder ZBT II) von Nidelbad bei Thalwil nach Litti bei Baar nördlich von Zug. Eine unterirdische Verzweigung, welche die beiden Tunnel verbindet, wurde im Raum Nidelbad bereits erstellt. Beim ZBT II ist eine Doppelspur vorgesehen. Der Bau des ZBT II wurde aus finanziellen Gründen vom Bundesrat zurückgestellt.



Regionalbahnhof Sursee – Realität oder Wunschdenken?

Der Masterplan eröffnet Perspektiven für die Verbesserung der prekären Verhältnisse am Bahnhof Sursee.

Marcel Homberger Seit Inbetriebnahme der Linie Luzern-Bern-Genf Flughafen via „Kriegsschleife“ im Jahre 2004 hat sich die Frequenz am Bahnhof Sursee fast verdoppelt. An Spitzentagen zählt der Bahnhof Sursee bis 20 000 Besucher. Zwei stündliche IR (Luzern-Bern und Luzern-Basel), ein stündlicher RE (Luzern-Olten), die S8 stündlich (Sursee-Olten) und die S18 Halbstundentakt (Luzern-Sursee) bedienen Sursee. 11 Postauto-/Buslinien sind die Zubringer.

Leider entsprechen die Publikumsanlagen und die Infrastruktur den Kunden-Bedürfnissen seit Jahren in keiner Art und Weise. Pro Bahn Zentralschweiz weist schon lange auf die prekären Verhältnisse hin. Einer Standaktion am Bahnhof im Frühjahr 2012 folgte die Präsentation unserer Ideen mit Lösungsvorschlägen bei der Stadt Sursee und im Frühjahr 2013 konnten wir diese an einer öffentlichen Medienveranstaltung vorstellen. Ausser der Renovation des Reisezentrums im Sommer 2014 im alten Betriebsgebäude und dem angekündigten Baubeginn des Parkhauses P+Rail im Frühjahr/Sommer 2015 ist noch nichts passiert.



Bahnhof Sursee: Rush Hour (oben), Triebwagen SNCF (unten). Bild: Marcel Homberger

lobenswerten Verbesserungen am Bahnhof grosser Handlungsbedarf für ein gesamtes Verkehrskonzept öV/MIV für Sursee und Region. Eine Verbesserung und Optimierung der Zusammenarbeit von Stadt/Region, Kanton/VVL, SBB ist zwingend notwendig. Nicht, dass gute Anschlüsse in Sursee kommentarlos aus dem Fahrplan gestrichen werden, weil Busverspätungen durch falsche Verkehrskonzepte und Staus entstehen. Lösungsvorschläge wie beispielsweise Durchmesserlinien und Ortsbusse sind prüfenswert und müssen in die Planung einbezogen werden.

Eine Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Eisenbahnstrecke der Sursee-Triengen-Bahn (ST) könnte viel zur Entlastung des Strassenverkehrs beitragen. Heute wird diese für den regionalen Güterverkehr genutzt und der Dampfbahnverein führt jährlich verschiedene Nostalgiefahrten durch.

Eine Vorstudie aus dem Jahre 2009 der ETH Zürich, die im Auftrag der ST erfolgte, empfiehlt aufgrund des Einwohner- und Fahrgastpotenzials das Vorhaben weiter zu verfolgen. Gute Verbindungen vom Suhrental nach Luzern sind ein echtes Bedürfnis und eine stündliche Weiterführung der S18

Fussgängerzone nötig

An einer Medienkonferenz und der öffentlichen Informationsveranstaltung im Dezember 2014 wurde die Mitwirkung zum Masterplan des Bahnhofgebiets Sursee gestartet. Das Mitwirkungsverfahren dauerte bis Ende Januar 2015. Das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit dem Busbahnhof und der Umgestaltung des Bahnhofplatzes startet 2015 mit dem Vorprojekt, 2017 mit dem Auflageprojekt und 2018 mit der Realisierung desselben. Immer wieder wurde von Vertretern der Regierung, des Kantons und der Stadt Sursee betont, wie wichtig für die Region Sursee-Mittelland der Bahnhof ist und welche zentrale Bedeutung er als Bahn-/Bus-Knoten für die Region hat.

Grundsätzlich begrüsst Pro Bahn ZS die Anstrengungen, die den Kundenbedürfnissen

entgegenkommen und besteht auf einer zügigen Umsetzung des Projekts trotz kantonalem Sparprogramm. Pro Bahn fordert aber, dass der Bahnhofplatz vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befreit und zur Fussgängerzone erklärt werden muss. Die Personen-Unterführung Süd ist ein Muss für einen korrekten Zugang zu und Abgang von den Zügen/Bussen und entlastet die Unterführung Mitte. Schade, dass in dieser ersten Etappe der Mut zu einer fertigen, perfekten Lösung inkl. Ausbau der Gleisanlagen/Infrastrukturen und neuem Betriebsgebäude fehlt.

Reaktivierung der ST-Bahn

Da sich der öffentliche Verkehr zu 60 Prozent auf den Strassen abwickelt, besteht nebst den

nach Triengen wäre logisch. Anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der Sursee-Triengen-Bahn wurde am 24. November 2012 ein Triebwagen der SNCF, der sonst auf der Linie Besançon-Le Locle-La Chaux-de-Fonds „La Ligne d’Horlogers“ verkehrt, fahrplanmässig eingesetzt.

Die Bevölkerung verfolgte diesen „Test“ mit grossem Interesse und die Fahrgäste waren begeistert.

Für eine optimale Umsetzung des Masterplans des Bahnhofgebiets Sursee ist nun der gute Wille von allen Beteiligten gefragt, sonst bleibt er wirklich nur Wunschdenken. Pro Bahn ZS wird sich bei der Umsetzung der künftig geplanten Massnahmen weiterhin aktiv einbringen.

Wort gehalten

Nach dem Reisetag von Kaderleuten der SBB und zB mit Pro Bahn Schweiz wurden erste Verbesserungen verwirklicht.

Karin Blättler In der letzten InfoForum Ausgabe (4/2014) haben wir darüber berichtet, dass je ein Kadermitarbeiter der SBB und Zentralbahn am 1. Oktober 2014 einen Tag lang zusammen mit Romeo Degiacomi, Vizepräsident, und Karin Blättler, Präsidentin von PBS Zentralschweiz, mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs waren – und zwar ohne Mitarbeiter-GA.

Markus Streckeisen, Leiter Bewirtschaftung und Mitglied der Geschäftsleitung SBB Immobilien, und Renato Fasciati, Geschäftsführer der Zentralbahn, nahmen unsere Einladung an. Wir hatten damals natürlich die Gelegenheit genutzt, um auf die diversen Schwachstellen im öV hinzuweisen. Am Schluss haben wir alles in einem Problempunktecatalog festgehalten und den beiden öV-Verantwortlichen zur Stellungnahme zukommen lassen.

Die SBB beziehungsweise Markus Streckeisen haben zu jedem einzelnen Punkt Stellung bezogen und auch Verbesserungen beziehungsweise Lösungen versprochen. Nachstehend drei Beispiele, die inzwischen schon erledigt wurden:

Dach und WC repariert

Am 1. Oktober regnete es zu Beginn des Tages in Strömen. Am Bahnhof Sempach-Neuenkirch

haben wir Unterschlupf unter dem Bahnhofsdach gesucht. Die Dachrinnen waren in derart schlechtem Zustand, so dass sie bei starkem Regen mehr als Duschkopf fungierten, als dass das Wasser gesammelt abfliessen konnte. Es vergingen nur wenige Tage und die Dachrinnen waren in Stand gestellt.

Während Monaten beziehungsweise Jahren haben wir bei jeder Gelegenheit gefordert, dass die WC-Anlage schnellstmöglich saniert und wieder geöffnet werden soll. Seit Ende 2014 ist die WC-Anlage wieder in Betrieb.

Perfekte Signalisation in Flüelen

Bisher war Ortsunkundigen nicht klar, wo in Flüelen welcher Bus abfährt. Die Signalisation fehlte teilweise völlig. Neu gibt es zwei grosse Hinweisschilder in der Unterführung, die einerseits auf den Bahnhofplatz und andererseits auf den Hauptplatz verweisen.

Im SBB-Fahrplan stimmen die Abfahrtsorte genau mit diesen Begriffen überein. Es ist zwar auf den ersten Blick eine kleine Optimierung. Für Gelegenheitsreisende und Ortsunkundige aber eine sehr wertvolle Hilfe.

Renato Fasciati gab in seinem Rückblick in der letzten Ausgabe zu bedenken, „dass die

gesamte Transportkette, die in der Schweiz grundsätzlich sehr gut aufeinander abgestimmt ist, durch kleine Details beeinträchtigt werden kann. Umso besser ist jedoch, dass viele dieser Defizite mit einfachen Massnahmen verbessert werden können.“ Und genau diese Erkenntnis wollten wir mit unserem öV-Tag bei den Transportverantwortlichen erreichen.

Weitere Verbesserungen

Folgende wesentlichen Verbesserungen stehen in nächster Zeit noch an:

- Sinnvollere Platzierung des Treffpunkts im Bahnhof Luzern
- Freundlichere Ausgestaltung der hinteren Bahnhofsunterführung im Bahnhof Luzern zwischen der Zentralstrasse und der Universität
- Billetautomat auf Perron 2 im Bahnhof Sempach-Neuenkirch
- Einheitliche Programmführung beim Billetlösen eines PässepartoutBillets und eines SBB-Billets
- Billetschalter im Bahnhof Aarau soll optisch besser erkennbar sein, teilweise Verlegung von Billetautomaten zum Hauptunterführungsbereich, zwei Abfahrtsmonitore sollen zusätzlich mit Störungsmonitor ausgestattet werden, Optimierung der Signalisation in der Unterführung, fehlender Billetautomat beim Haupteingang im EG anbringen bzw. allenfalls von Perron 1 verschieben. Die Überdachung auf dem Busbahnhof Aarau ist zwar optisch schön, bietet aber keinerlei Schlechtwetterschutz für die Passanten. Die SBB wird mit der Stadt das Gespräch suchen.
- Generell: Verbesserung der Anbindung des öV und des Nahverkehrs (Fahrpläne, Kundenlenkung, Signalisationen, gleiche Begrifflichkeiten bei Stationsnamen, Busbezeichnungen, etc.)

Für die Durchgängigkeit der Signaletik/Anschriften/Fahrplandaten wird ein interdivisionales Projekt zwischen Infrastruktur, Personenverkehr und Immobilien definiert, in das Pro Bahn einbezogen werden soll. Wir sind guter Dinge, dass alle offenen Problempunkte genauso gelöst werden wie die drei eingangs erwähnten Verbesserungen. Stets im Sinne des öV-Kunden. Die öV-Kunden werden es den Bahnverantwortlichen danken.

Einladung

11. Mitgliederversammlung Pro Bahn Sektion Zentralschweiz

Dienstag, 14. April 2015
im Hotel Waldstätterhof, Zentralstrasse 4, Luzern
(direkt beim Bahnhof Luzern)

Ablauf:

| | |
|-------------------|--|
| 19.15 – 19.45 Uhr | statutarischer Teil |
| 20.00 – 21.00 Uhr | Informationen/Diskussion zu aktuellen Themen (u.a. Ticketingsystem, Nein 2. Gotthardröhre, Gotthard-Bergstrecke) |
| Ab 21.00 Uhr | kleiner Umtrunk |

Sektion Zentralschweiz, Hirschmattstrasse 54, 6003 Luzern
www.pro-bahn.ch

SBB Historic an neuem Standort

Nach dem Umzug von Bern nach Windisch sind seit Februar die Archive sowie die Bibliothek von SBB Historic wieder öffentlich zugänglich.

PD Die Bahngeschichte ist ein zentraler Teil der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Die Stiftung Historisches Erbe der SBB – kurz SBB Historic – ist eine Stiftung der SBB und seit 2001 verantwortlich für das historische Erbe der Schweizer Bahn. SBB Historic hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Bahngeschichte in all ihren Facetten für die Fachwelt und für die interessierte Öffentlichkeit erlebbar zu machen. Zum Angebot von SBB Historic gehören neben Archiv- und Bibliotheksdienstleistungen Erlebnis- oder Charterfahrten mit historischem Rollmaterial, Führungen und Ausstellungen. Zudem betreibt SBB Historic das Archiv der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur.



Ansprechende Räumlichkeiten: Hier der Leseecke.
Bild: SBB Historic

Lesesaal ist bereit

Seit Anfang Februar befinden sich die historischen Archivbestände sowie die Bibliothek am neuen Standort an der Lagerstrasse in Windisch (Kanton Aargau) - zirka acht Gehminuten

vom Bahnhof Brugg. Dort wurden über 27 000 Laufmeter historische Akten, Fotografien und Bücher untergebracht. Diese können nach Bestellung über das Online-Verzeichnis www.sbbarchiv.ch von Dienstag bis Donnerstag, 9.00–17.00 Uhr im Lesesaal konsultiert werden.

Auf Anfrage sind auch Besuche zu den übrigen Zeiten möglich. Die Archivmitarbeitenden stehen für persönliche Beratungen bereit. Neben einem abgetrennten Lesesaal für das fokussierte Quellenstudium lädt eine Leseecke mit über 100 aufgelegten Zeitschriften zum Verweilen ein.

Grosses Eröffnungsfest

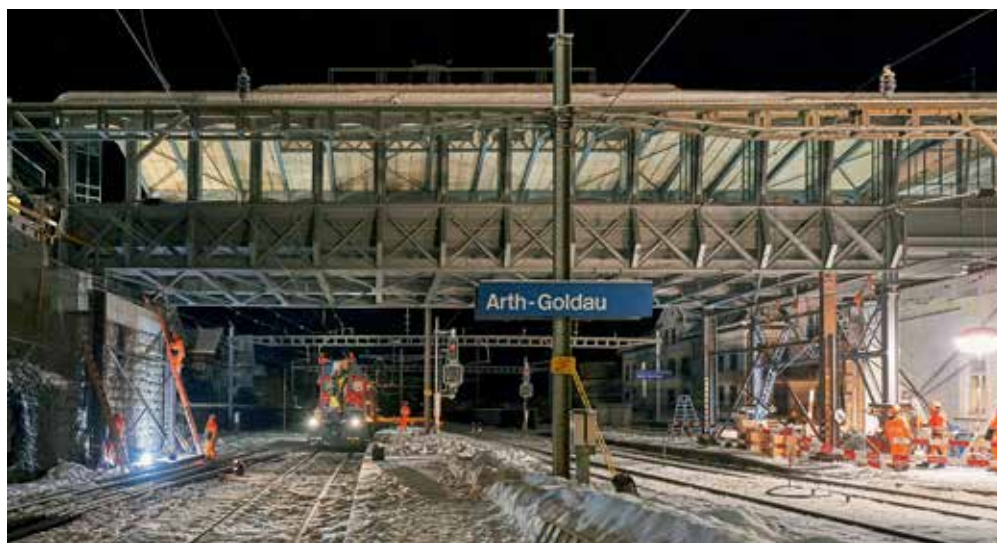
Bis am 31. Mai soll auch ein grosser Teil der Sammlungen einen festen Platz im neu bezogenen Gebäude erhalten. An diesem Datum findet ein grosses Eröffnungsfest statt, das zusammen mit dem „Tag der offenen Tore Bahnpark Brugg“ ausgerichtet wird. SBB Historic wird ihre Bestände und Angebote einem grossen Publikum mit Führungen und Aktivitäten vorstellen. Das Programm mit Festwirtschaft, Fahrzeugausstellung, Kinderprogramm und Sammlungspräsentation richtet sich an Bahninteressierte wie auch an Familien und die Regionalbevölkerung. www.sbbhistoric.ch

Hochperron erfolgreich abgesenkt

Ein wichtiger Schritt im Rahmen der Gesamterneuerung des Rigi-Bahnhofs Arth-Goldau ist vollzogen.

Jean-Pierre Baebi In der Nacht vom 8./9. Februar 2015 um 00.30 Uhr wurde mit der Absenkung des 170 Tonnen schweren Hochperrons begonnen. Um 03.00 Uhr ist die Brücke in der Endposition gesichert worden. Die SBB-Züge befahren die Strecke Arth-Goldau Richtung Luzern wieder nach Fahrplan. Die Anhebung der Brücke vor Jahresfrist um 192 cm und die Absenkung um 120 cm in der Nacht auf Montag war nötig, damit die Stahlbrücke zwischen Januar 2014 und Februar 2015 renoviert werden konnte. Nach dem Eingriff verbleibt der Hochperron definitiv in 72 cm höherer Lage als noch bis Anfang 2014. Damit ist einer der kritischen Durchfahrtspunkte der SBB auf der europäischen Nord-Süd Achse der Gotthardlinie eliminiert und auf den so genannten 4-Meter-Korridor ausgeweitet worden.

Die Gesamtkosten des Prozesses Anhebung/Absenkung belaufen sich auf zirka 800 000 Franken. Die Kosten der Sanierung Hochperron inklusive Zugangsturm betragen total 5 Millionen Franken. Trotz gelungenen Arbeiten haben



Durchfahrt Arth-Goldau: Teil des 4-Meter-Korridors auf der Nord-Süd-Achse.

Bild: zvg

die Rigi Bahnen mit dem Zeitplan und möglichen Kostenerhöhungen zu kämpfen. Damit das Projekt unter Kontrolle bleibt, sind in den kommenden Wochen vertiefte Nachplanungen und Überprüfungen nötig. Unsicherheiten, vor

allem auch im Hinblick auf die Sanierungsarbeiten des historischen Zugangsturmes, bedingen nochmals eine Verlängerung des Planungs- und Bauprozesses. Die Baute soll im Verlaufe 2016 zum Abschluss gebracht werden.

öV-Kolumne

Von Pünktlichkeit zur Bonuszahlung

Kurt Schreiber Pünktlich ist sechs Minuten zu spät: Diese Definition gilt bei der Qualitätsmessung der Pünktlichkeit der SBB, beispielsweise im Raum des ZVV, in der Region des Kantons Zürich. Im Ausland wird dieser Wert noch weiter ausgedehnt, ein Zug ist in Deutschland mit 15 Minuten Verspätungen immer noch pünktlich. Zwar ist verständlich, dass die Züge nicht auf die Minute genau verkehren können. Auf der andern Seite ist ein Wert von sechs Minuten recht hoch.

Die SBB haben diese Vorgabe in der vergangenen Fahrplanperiode im Gebiet des ZVV erreicht und bekommen dafür rund 120 000.- Franken Bonus, den ihnen Pro Bahn Schweiz herzlich gönnen mag. Nur hat diese Vorgabe einen schalen Nachgeschmack. Wenn die SBB mit sechs Minuten Verspätung pünktlich verkehren, sind an manchen Ortschaften die Anschlussbusse weggefahren. Bei einem Viertelstundentakt in einem Ortsbusnetz erhöht sich für die Reisenden die Verspätung auf über 20 Minuten, bei einem Halbstundentakt sind dies mehr als 40 Minuten. Das ist zu viel und das eigene Auto dann trotz Stau wesentlich schneller als Zug und Bus.

Sind die Anschlussbusse in den Ortschaften erst einmal weggefahren, dürfen die Buschauffeure in der Folge die gehässigen Reaktionen der Kundschaft entgegennehmen, obwohl sie für den Anschlussbruch keine Schuld trifft, denn sie können nicht zu lange auf verspätete Züge warten, weil sie mit dem gleichen Fahrzeug wieder den Anschluss auf die Züge ermöglichen müssen. Wohl könnten die Übergangszeiten Zug/Bus und umgekehrt ausgedehnt werden, was aber die Reisezeit unnötigerweise verlängert.

Bei der Fahrplangestaltung darf deshalb nicht die Bonussicherung für einzelne Transportunternehmungen im Vordergrund stehen. Vielmehr ist dafür zu sorgen, dass die Transportkette als Ganzes zur Bewertung herangezogen wird. Erst dann sind Bonuszahlungen gerechtfertigt.



Wie ein Mäusebussard und hoffentlich auch zuverlässig: Der neue Eurocity aus dem Hause Stadler.
Bild: zvg

Aufrüstung im Nord-Süd-Verkehr

Der neue Eurocity von Stadler wird „Giruno“ heissen. Ob der Neat-Zug dereinst in Biasca halten wird, ist fraglich.

Gerhard Lob Die SBB beschaffen für rund 120 Millionen Franken vier weitere Neigezüge des Typs ETR 610 bei Alstom, wie Ende Januar mitgeteilt wurde. Die Züge sollen ab Fahrplanjahr 2017 den Komfort im Nord-Süd-Verkehr erhöhen und die bestehende Flotte von 15 Fahrzeugen dieses Typs erhöhen.

Mit dieser Beschaffung haben die SBB laut eigenen Angaben genügend Züge ab der Inbetriebnahme des neuen Gotthardtunnels Ende 2016 bis zur Ablieferung der 29 neu bestellten Triebzüge von Stadler Rail Ende 2019.

Die SBB hatten am 09. Mai 2014 den Auftrag für die künftigen internationalen NEAT-Züge an Stadler vergeben. Nach einer hart umkämpften Ausschreibung gewann der Schweizer Anbieter das Rennen um 29 Eurocity-Züge gegenüber den Konkurrenten Alstom und Talgo. Die neuen Triebzüge für den Nord-Süd-Verkehr werden „Giruno“ (gesprochen: Tschiruno) heissen. Teile des Zuges von Stadler Rail existieren bereits eins zu eins als Holzmodell in Form einer Maquette am Werkssitz in Bussnang TG.

Der bisherige Projektname „BeNe“ des Zuges ist somit Geschichte. Giruno, eine Ableitung aus der rätoromanischen Bezeichnung für Mäusebussard, soll Aufbruch und Moderne sowie eine gewisse Italianità symbolisieren. Stadler Rail nennt seine Neuentwicklung EC250.

Aus dem Tessin wird derweil Druck gemacht, dereinst in Biasca einen Halt der Neat-Züge einzurichten. In einem Postulat vom November 2014 hat der Tessiner CVP-Nationalrat Fabio Regazzi gefordert, eine solche Möglichkeit zumindest zu prüfen, denn die Region Tre Valli werde durch den Transitverkehr (Strasse und Bahn) stark in Anspruch genommen, ohne irgendwelche Vorteile zu haben. Zumindest solle man einen solchen Halt in Biasca für Neat-Reisezüge prüfen. „Es könnte dabei auch eine Parallele zum neuen zukünftigen Neat-Bahnhof in Altdorf gezogen werden“, argumentiert Regazzi.

Doch vorläufig ist mit einem Neat-Halt in Biasca nicht zu rechnen. In seiner Antwort hält der Bundesrat fest, dass bis zum Auslaufen der SBB-Fernverkehrskonzession Ende 2017 keine Änderungen der Konzession bei der Gotthard-Bergstrecke vorgesehen sind. Folglich wird die SBB das bestehende Fernverkehrsangebot bis zu diesem Zeitpunkt erbringen. Der Halt in Biasca wird somit nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels mit dem über den Scheiteltunnel fahrenden Zug wie heute bedient. Im Moment werde die Neukonzessionierung des Fernverkehrs ab 2017 für weitere zehn Jahre vorbereitet. Doch dann heisst es: „Im Zuge der Erarbeitung der neuen Fernverkehrskonzession wird auch der Halt in Biasca überprüft und nach den zu definierenden Kriterien beurteilt.“

iDBUS in der Offensive

Frankreich: Bus-Tochterunternehmen von SNCF weitet Angebot aus.

Die Fernbus-Welle hat auch Frankreich erfasst. Ein wichtiger Player ist iDBUS als Filiale der französischen Staatsbahn SNCF. Das Unternehmen nahm im Juli 2012 den Betrieb auf. Das Fernbusnetz erfasst über Frankreich hinaus mittlerweile sechs europäische Länder (Belgien, Niederlande, UK, Italien, Spanien, Deutschland) und verbindet 19 europäische Metropolen. Anfang Jahr lancierte iDBus eine grosse Offensive mit Schnäppchen-Preisen. So wurden Fahrten zwischen Paris und Lille sowie zwischen Paris und Lyon ab 9 Euro verkauft. Zudem wird seit 9. Februar eine tägliche Direktverbindung (über Nacht) von Paris über Lyon nach Barcelona (und retour) angeboten. Das neue Angebot ist ab 29 Euro pro Fahrt zu haben. Der Standardpreis beträgt 59 Euro. Die Fahrzeit beträgt knapp 15 Stunden.

www.idbus.fr

Bahnen pushen Weltausstellung

SBB und Trenitalia bieten für die Expo Milano Direktverbindungen und Extrazüge an. Mailand wird zum Bahn-Hub.

Gerhard Lob Anfang März präsentierte sich das Gelände der Weltausstellung in Mailand noch als gigantische Baustelle. Doch bekanntlich laufen die Italiener in Sachen Organisation erst unter Zeitdruck so richtig in Hochform auf. Und so werden sie es vermutlich schaffen, zur geplanten Ausstellungseröffnung am 1. Mai bereit zu sein.

Bis 31. Oktober werden 20 Millionen Besucher zur Expo Milano 2015 erwartet. Diese steht unter dem Motto „Feeding the Planet, Energy for life“ (Den Planeten ernähren, Energie für das Leben). 144 Länder präsentieren sich im Rahmen dieses Mottos zu Themen wie Technologie, Innovation, Kultur und Tradition, darunter auch die Schweiz in ihrem Schweizer Pavillon.

Ob dem Ernährungsproblem der Menschheit mit einer solchen Mammut-Veranstaltung gedient ist, sei dahin gestellt. Tatsache ist, dass sich die lombardische Metropole auf einen gewaltigen Besucherstrom einstellt, was einige logistische Probleme mit sich bringen dürfte. Von einem nachhaltigen öV-Konzept – vergleichbar mit den olympischen Spielen in London 2012 – war aber in der Vorbereitungsphase wenig zu spüren.

Tatsache ist indes, dass sich die Bahnen auf das Grossevent eingestellt haben. Die SBB schaffen täglich rund 2500 zusätzliche, reservierbare Sitzplätze. Die EC-Züge auf der Simplon-Strecke Genf – Milano und Basel – Milano halten während der Expo zusätzlich am Messebahnhof Rho Fiera Milano. Zudem fahren morgens und abends jeweils direkte Züge von Genf, Basel und Lugano nach Rho Fiera Milano und zurück. Die Fahrzeiten sind so festgelegt, dass ein Tagesausflug möglich ist: Ankunft der fünf Extrazüge ist zwischen 10.15 Uhr und 12 Uhr, Abfahrt im Hinblick auf letzte Anschlüsse zwischen 18.15 und 20.30 Uhr. Ab Zürich HB nach Rho Fiera gibt es drei zusätzliche Verbindungen, einmal direkt via Simplon und zwei Verbindungen mit Umsteigen in Lugano. An den Schaltern des SBB sind auch Tickets für die Expo erhältlich.

Voller Ambitionen startet auch Trenitalia in die sechsmonatige Expo-Periode. Mailand wird zu einem regelrechten Bahn-Hub. Aus ganz Italien werden täglich 236 Züge Mailand erreichen, davon 148 „Frecce“, das heisst 72 Freccierosse und 64 Frecciebianche in Milano



Wollen an der Expo eine gute Figur machen: Der Chef der italienischen Staatsbahnen FS, Michele Mario Elia (links), und der italienische Verkehrsminister Maurizio Lupi.
Bild: Gerhard Lob

Centrale, weitere 12 Freccierosse in Milano Porta Garibaldi Die „Ferrovie dello Stato“ (FS) erhalten den schönen Namen „Official Global Rail Carrier di Expo 2015“. Dank der nationalen und internationalen Verbindungen wird es eine tägliche Kapazität von 130000 Plätzen nach Mailand geben, schwärmten FS-Chef Michele Mario Elia und der italienische Verkehrsminister Maurizio Lupi im Rahmen einer Medienkonferenz im Januar in Mailand.

Am 1. Mai, just zur Expo-Eröffnung, wird zudem das neue Juwel der italienischen Hochgeschwindigkeitszüge, die Frecciarossa 1000, ihre Jungfernfahrt von Mailand nach Rom antreten. Der Zug aus der Werkstatt des Konsortiums AnsaldoBreda und Bombardier kann eine Spitzengeschwindigkeit von 400 km/h erreichen (das InfoForum berichtete). Vorerst wird er aber nur 300 km/h fahren. Mit einer Erhöhung der Geschwindigkeit auf 360 km/h soll später die Reisezeit zwischen Mailand und Rom von 3 Stunden auf 2.15 Stunden verkürzt werden.

Nicht fertiggestellt ist zum Beginn der Expo 2015 die grenzüberschreitende Bahnlinie Mendrisio-Stabio-Varese (FMV), obwohl dies einst so geplant war. Mindestens zwei Jahre Verspätung sind angesagt. FS-Bahnchef Elia zeigte sich gegenüber dem „InfoForum“ aber zuversichtlich, dass die Strecke Mitte 2017 eingeweiht werden kann. Und gab sogar sein Ehrenwort. Wir werden ihn beim Wort nehmen.

Mailand-Nizza-Marseille mit Thello

Allen Unkenrufen zum Trotz tut sich gelegentlich wieder ein Hoffnungsschimmer im grenzüberschreitenden internationalen Zugverkehr mit Italien auf. So gibt es seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 eine tägliche umsteigefreie Verbindung auf der Strecke Mailand-Genua-Nizza-Marseille mit einer Reihe von Zwischenhalten sowohl in Italien als auch in Frankreich. Die Abfahrt in Mailand Centrale erfolgt um 15.10 Uhr; Ankunft in Marseille um 22.29 Uhr. In umgekehrter Richtung startet der Zug um 15.30 Uhr in Marseille und erreicht Mailand um 22.50 Uhr. Das Ticket kostet auf dieser Strecke zwischen 30 und 70 Euro. Gebucht wird über Internet; ein Blick auf die Homepage zeigt aber, dass die Software für bestimmte Buchungsdaten offenbar Probleme hat. Die französisch-italienische Gesellschaft Thello ist eine Tochter von Trenitalia und Transdev. Sie betreibt auch eine Nachtverbindung zwischen Venedig, Mailand und Paris.

www.thello.com

Variabel für mehr Platz

Bombardier Transportation und Stemann-Technik haben den neuen Stromabnehmer Variopanto entwickelt. Das kommt sogar der Sitzplatzkapazität zu Gute.

Dr. Jörg Maaß/Wolfram Tessmer/Guido Sievers

Oberleitungsprofile in Deutschland, Österreich und der Schweiz sind nicht identisch. Das bedeutet, dass im grenzüberschreitenden Bahn-Verkehr Stromabnehmer unterschiedlicher Breite verwendet werden müssen. Bis jetzt. Denn der Stromabnehmer Variopanto, ein Projekt von Bombardier Transportation und Stemann-Technik, kann verschiedene Oberleitungsprofile bedienen. Mit einigen relevanten Vorteilen.

Geringe Interoperabilität

Das europäische Schienennetz zeichnet sich nicht eben durch Einheitlichkeit aus: Vier Spurbreiten, fünf Spannungssysteme, zehn Oberleitungsprofile, mehr als zwanzig Signalsysteme – von Interoperabilität keine Rede. Stromabnehmer stellen eine Schlüsselkomponente der elektrischen Traktion dar und werden seit mehr als 100 Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Im system- und grenzüberschreitenden Verkehr werden heute mehrere komplette Stromabnehmer mit Isolatoren und Trennschaltern mitgeführt. Dies ist mit zusätzlicher Masse sowie erheblichem Platzbedarf verbunden. Beim TWINDEXX Swiss Express beispielsweise ist – wie bei solchen Projekten üblich – für Stromabnehmer eine Redundanz gefordert. Das bedeutet, dass sich pro Triebzug für den

grenzüberschreitenden DACH-Verkehr (Deutschland, Österreich, Schweiz) vier Pantografen auf dem Dach befinden müssten. Resultat: Viel Gewicht und vor allem eine erheblich reduzierte Sitzplatzzahl, denn wo der Pantograf auf dem Dach ist, reduziert sich die Anzahl Sitzplätze. Dies wiederum ist natürlich auch nicht im Interesse des Betreibers, ist doch Kapazität eines der Hauptthemen für den öffentlichen Verkehr der Zukunft.

Flexibel, schnell, praktisch

Mit dem Variopanto haben Bombardier Transportation und Stemann-Technik gemeinsam für eine mögliche Erstanwendung auf dem BOMBARDIER TWINDEXX Swiss Express Doppelstockzug der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) einen Stromabnehmer entwickelt, der sich betrieblich zwischen den beiden geforderten Wippenbreiten verstellen lässt. Die Wippe wird also für breite Oberleitungsprofile ausgefahren und für schmale Profile wieder eingefahren. Unter Einbeziehung der SBB wurde das Ziel definiert, eine innovative Lösung im Sinne vollumfänglicher Interoperabilität zu entwickeln.

Alle Tests erfolgreich

Wertvolle Erfahrungen und Hinweise der SBB zu Winterfestigkeit, Konturgestaltung der Profilverläufe und Interaktion mit der Oberleitung sind in die Entwicklung eingeflossen. Die auf das Wesentliche reduzierte und dabei robuste Gestaltungsstra-

tegie mit Schwerpunkt auf Verschmutzungs- und Vereisungsresistenz wurde konsequent umgesetzt. Hydrophobe und vereisungshemmende Werkstoffe werden für die beweglichen Teile der Verschiebungseinrichtung der Wippe verwendet. Simulationsrechnungen für die Interaktion von Stromabnehmer und Oberleitungssystemen wurden durchgeführt und für die Optimierung von Design und Massenverteilung der Wippe herangezogen. Dabei wurde die dauerhafteste Dimensionierung mittels FEM-Berechnung mit einer Auslegungsgeschwindigkeit von 275 km/h nachgewiesen.

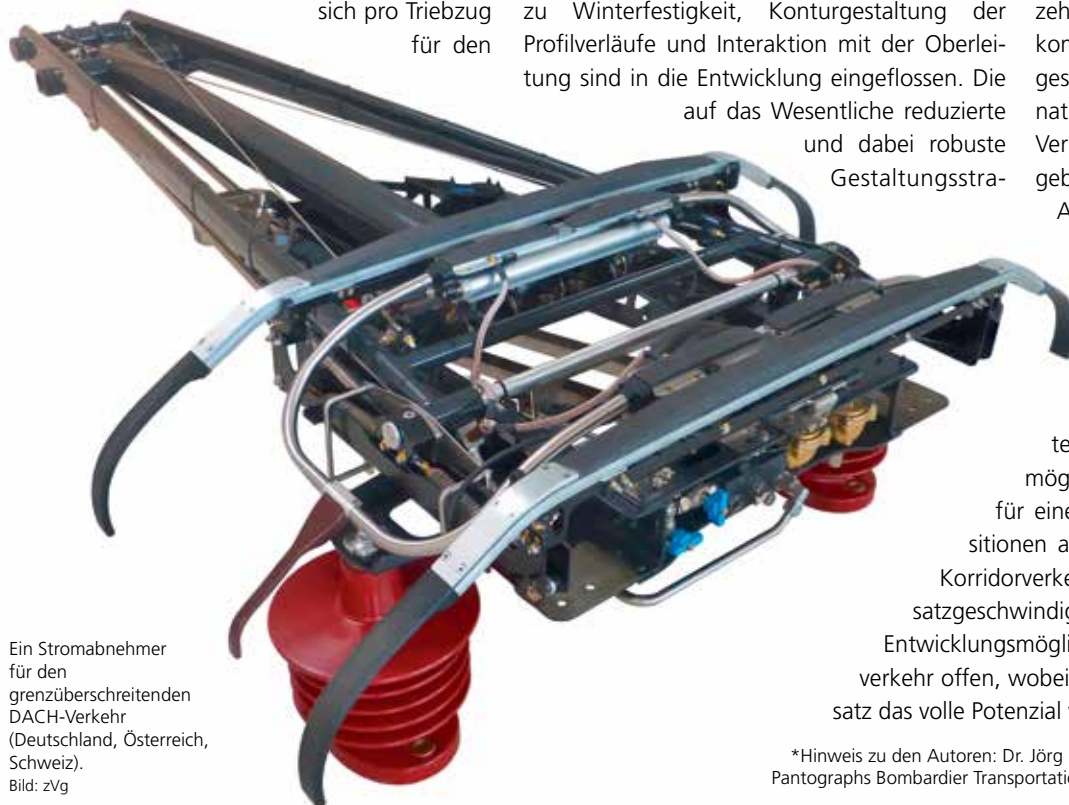
Der Prototyp des Variopanto hat alle durchgeführten Tests auf Komponentenebene erfolgreich bestanden. Temperatur- und Vereisungsverhalten der Verstelleinheit wurden getestet. Schwingungs- und Stossprüfungen wurden ebenso erfolgreich durchgeführt wie Dauertests der Verstelleinheit. Aktuell werden die Lebensdauertests des Prototyps finalisiert.

Zukunft des Pantografen

Für den Betreiber sind die verfügbaren Sitzplatzkapazitäten von entscheidender Bedeutung. Beim TWINDEXX Swiss Express werden bei der Verwendung des Variopanto bis zu acht Sitzplätze pro Endwagen bzw. sechzehn Sitzplätze pro Vollzug gewonnen. Hinzu kommt ein einheitliches Fahrzeugdesign der gesamten Flotte sowohl der Fahrzeuge für den nationalen als auch den grenzüberschreitenden Verkehr, was die Beförderungskapazität bei gegebenem Verkehrsangebot signifikant erhöht.

Auf dem Weg zum Variopanto wurde umfangreiches technisches Neuland betreten.

Der neue Pantograf ist aktuell für interoperable Regional- und Intercityverkehre mit maximal 200 km/h Geschwindigkeit ausgelegt. Eine Adaption der Wippe auf die beiden TSI-konformen Wippenbreiten von 1600 mm und 1950 mm ist leicht möglich. Das Arbeitsprinzip des Variopanto ist für eine Erweiterung auf mehr als zwei Verstellpositionen anwendbar. Damit werden uneingeschränkte Korridorverkehre möglich. Bezüglich der möglichen Einsatzgeschwindigkeit stehen mit dem Variopanto ebenfalls Entwicklungsmöglichkeiten bis hin zum Hochgeschwindigkeitsverkehr offen, wobei die ersten Erfahrungen im betrieblichen Einsatz das volle Potenzial verdeutlichen werden.



Ein Stromabnehmer für den grenzüberschreitenden DACH-Verkehr (Deutschland, Österreich, Schweiz).
Bild: zVg

*Hinweis zu den Autoren: Dr. Jörg Maaß und Wolfram Tessmer, beide High Voltage & Pantographs Bombardier Transportation, Guido Sievers, Stemann-Technik GmbH



Läutet in Polen eine neue Epoche ein: Der neue HG-Zug (hier im Bahnhof von Krakau); Blick in das Wageninnere 1.Klasse.

Bilder: Gerhard Lob

Polen setzt auf Hochgeschwindigkeit

Mit der Fahrplanumstellung 2014/2015 hat in Polen ein neues Eisenbahnzeitalter begonnen. Alstom lieferte die Pendolino-Triebzüge.

Gerhard Lob Es war ein Wettlauf gegen die Zeit - gab es doch eine Reihe von technischen Problemen bei der Abnahme der Züge. Am Ende aber konnte der Fahrplan eingehalten werden: Am Sonntag, 14. Dezember 2014, begann in Polen mit der Umstellung auf den Winterfahrplan ein neues Eisenbahnzeitalter. Seither verkehren Hochgeschwindigkeitszüge im Personenverkehr. Die siebenteiligen Triebzüge mit dem markanten Schnabel aus der Feder des italienischen Designers Giorgetto Giugiaro kommen Schweizern bekannt vor. Nicht zufällig. Denn sie gehören zur Pendolino-Familie des Herstellers Alstom, der den SBB bereits die ähnlichen ETR-610-Züge geliefert hat, welche auf der Strecke Genf/Basel-Mailand via Simplon verkehren und seit Dezember auch schrittweise auf der Achse Zürich-Mailand via Gotthard zum Einsatz kommen.

Hohe Erwartungen

Die Staatsbahn PKP (Polskie Koleje Państwowe) setzt hohe Erwartungen in diese Züge, die offiziell den Namen Express InterCity Premium (EIP) führen, um sie von den herkömmlichen ICs zu unterscheiden. Die Reisezeiten auf den Süd-Nord-Verbindungen werden verkürzt, allerdings nicht ganz so sehr, wie ursprünglich geplant. Bei der Instandsetzung der Bahninfrastruktur ist Polen noch in Verzug. Die Züge können theoretisch zwar 250 km/h fahren. Doch in der Praxis liegt das Maximum bei 200 km/h. Für die 300 Kilo-

meter von Warschau nach Krakau braucht der HG-Zug denn auch knapp zweieinhalb Stunden und ist nur eine gute Viertelstunde schneller als ein herkömmlicher IC. An einigen Stellen muss er noch Schrittempo fahren. So richtige Hochgeschwindigkeits-Gefühle kommen da nicht auf.

Unterhalt inklusive

„Wir werden das Tempo aber schrittweise erhöhen können“, sagt Leslaw Kuzaj, Präsident von Alstom Polen. Er zeigte sich auf der Einweihungsfahrt nach Krakau überglücklich, dass das neue Eisenbahnzeitalter überhaupt begonnen hat. Kein Wunder: Die High-Speed-Trains waren in Polen ein Politikum erster Güte. Viele sprachen von unnötigen Investitionen und einem Millionengrab. Der 2011 vergebene Auftrag an Alstom mit einem Volumen über 665 Millionen Euro für 20 Züge und 17 Jahre Unterhalt war äusserst umstritten.

Vorläufig verkehren die Pendolini, die trotz ihres Namens in Polen über keine Neigetechnik verfügen, auf dem Nord-Süd-Korridor E65 zwischen Gdansk (Danzig)-Warszawa (Warschau)-Katowice(Kattowitz) – Krakow(Krakau) sowie Warszawa(Warschau) – Wroclaw(Breslau). Auf diesen Strecken wollen sie den beliebten Fernbussen und Billigfliegern wie Ryanair Konkurrenz machen. Die Triebzüge sind zudem schon so gebaut, dass sie dereinst auch grenzüberschreitend nach Deutschland, Tschechien und Österreich fahren könnten.

Flexible Preise

Bei ihrem Ticket-System für die neuen EIP setzt die polnische Staatsbahn auf ein flexibles Preissystem, das heisst je früher die Reise gebucht wird, desto günstiger ist sie. Der Preis steigt dann auch gemäss Auslastungsziffer. Eine Reise von Warschau nach Krakau ist ab 49 Zloty (13.50 CHF) erhältlich. Die Reservation ist in den EIP Pflicht. Im Gegensatz zu anderen Zügen kann das Ticket nicht im fahrenden Zug erworben werden. Dies verärgert einige Bahnkunden, die anlässlich der offiziellen EIP-Einweihung im Bahnhof von Warschau protestierten. Die Polnische Staatsbahn verweist darauf, dass es in den Intercity-Premium-Zügen aus Sicherheitsgründen keine Stehplätze geben darf und alle Sitzplätze vorab reserviert werden müssen. (gl)



Bei der Einweihung gab es Proteste, dass die Tickets nicht mehr im Zug erworben werden können.



Bild: Jürg Lüthard

Lötschberg am Gotthard

GL Im Zusammenhang mit der Diskussion um den Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels – 2016 wird abgestimmt – wird auch die Frage eine Rolle spielen, wie die Verkehrsabwicklung bei der Sanierung der bestehenden Röhre ohne zweiten Tunnel bewältigt werden kann. Bei den Gütern wird die Kapazität des neuen Gotthard-Basistunnels gefragt sein – es gibt entsprechende Modellrechnungen. Für den Personenverkehr müsste ein Autoverlad im alten Gotthard-Scheiteltunnel organisiert werden. Dort wäre eine Kapazität für fünf Millionen Autos pro Jahr nötig. Diese Kapazität könne die BLS zur Verfügung stellen, erklärte Urs Hochuli, Leiter des BLS-Autoverlads, Ende Februar vor Bahnjournalisten.

Die Betriebskosten pro Jahr belaufen sich gemäss diesem Modell bei einem 7,5 Minuten Takt auf 36 Millionen Franken oder 7 Franken pro Stehplatz. Dazu kommen Investitionen von rund 70 Millionen Franken für das Rollmaterial, wobei die BLS die RoLa-Züge nach Abschluss des temporären Verlads am Gotthard auf ihrer Stammstrecke zwischen Kandersteg und Goppenstein weiter verwenden könnte.

Teure und schmerzliche Erfahrung

Überlegungen zum Eisenbahnunglück in Rafz und der Notwendigkeit moderner Sicherungssysteme.

Kurt Schreiber Bei der Streifkollision in Rafz zwischen einem IR (Zürich-Schaffhausen) und einer S-Bahn (Rafz-Schaffhausen) am 20. Februar 2015 gegen 6.43 Uhr wurden fünf Reisende leicht sowie zwei SBB-Mitarbeiter schwer und mittelschwer verletzt. Die Reisenden wurden ambulant behandelt und konnten das Spital gleichentags verlassen. Der Lokführer des Interregio musste operiert werden. Bei der seitlichen Kollision entgleiste der Interregio, beide Züge wurden schwer beschädigt.

Die SBB hat nach diesem Unfall umfangreiche Untersuchungen eingeleitet. Nach ersten Erkenntnissen ist die Streifkollision auf das Überfahren des Halt zeigenden Signals durch die S-Bahn zurückzuführen. Als Vorsichtsmassnahme führte die SBB die Reduktion der Geschwindigkeit nach Wendungen bis zum ersten Signal ein.

Grosse Betroffenheit

Mit grosser Betroffenheit hatte Pro Bahn Schweiz von dem Eisenbahnunglück in Rafz Kenntnis genommen und festgehalten, dass trotz dieses Zwischenfalls Eisenbahnfahren in der Schweiz nach wie vor sehr sicher sei. An dieser Aussage lässt sich auch nach Bekanntgabe der Gründe durch die SBB festhalten.

Trotzdem stimmen die gemachten Erfahrungen nachdenklich. Der Grundsatz, wonach vier Augen mehr sehen als zwei, hat in diesem Fall nicht gegolten, denn es waren zwei Lokführer auf dem Zug, welcher die Kollision verursachte. Das Signal wurde übersehen oder die Konzentration

galt dem Signal, welches dem Schnellzug freie Fahrt anzeigte, der ausnahmsweise auf einem andern Gleis unterwegs war. Das Sicherungssystem hat zwar funktioniert und den Zug stoppen wollen – trotzdem war es zu spät – einige wenige, aber wichtige Zentimeter haben gefehlt.

Zusätzliche Sicherungskomponenten

Pro Bahn Schweiz fordert, dass moderne Sicherungssysteme immer und überall einzugreifen haben und überall zu installieren sind. Gerade das Beispiel des Zwischenfalls in Rafz zeigt auf tragische Art und Weise auf, dass eine kleine Lücke die Ursache war und gravierende Folgen auslöste. Es ist löblich, dass die SBB nunmehr die Ausfahrgeschwindigkeit von Zügen nach einem Richtungswechsel reduzieren. Trotzdem – auch hier besteht die Möglichkeit, dass dieses Element übersehen werden kann.

Die Aussage der SBB, zusätzliche Sicherungskomponenten bei Richtungswechseln von Zügen in einem Bahnhof nur dann einzubauen, wenn dies pro Tag mindestens einmal geschieht, ist deshalb nicht verständlich. In Rafz geschieht diese Wende einmal täglich mit Ausnahme von Samstag und Sonntag. Somit ist der Mindestwert nicht erreicht. Die Anwendung dieser Regel zeigt auf tragische Art und Weise auf, dass sie so nicht haltbar ist. Sicherheit hat nach Aussagen der SBB- Verantwortlichen höchste Priorität. Pro Bahn Schweiz teilt diese Meinung zu 100 Prozent – somit muss dieses Erfordernis auch zu 100 Prozent durchgesetzt werden.

Anzeige

Mit 900 Mitarbeitenden an drei Standorten verbindet Bombardier den Bodensee mit dem Genfersee.

In **Zürich** ist der weltweite Hauptsitz für Verkauf, Marketing, Entwicklung, Einkauf und Projektleitung der Geschäftsbereiche Lokomotiven und Antriebstechnik sowie der Basisstandort für unsere Services Dienstleistungen.

In **Winterthur** ist das Kompetenzzentrum für Drehgestelltechnologie und im Werk **Villeneuve** werden Personenverkehrszüge, Niederflurwagen sowie Strassen- und Stadtbahnen für die Schweiz gefertigt. **Oberwil** ist verantwortlich für den Unterhalt der Tramflotte der BLT und dient als Reparaturzentrum für Bahnelektronik.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER
the evolution of mobility

Nachtzüge sind ein emotionales Geschäft

Seit 2007 geht es bei den Nachtzügen bachab. Positive Vorbilder kommen für einmal aus Grossbritannien.

Kurt Metz Den Anfang des Endes der Nachtzüge von CityNightLine läutete die Deutsche Bahn am 29. November 2007 in Berlin ein: Da galt es Abschied zu nehmen von den nachtblauen Waggons und dem milde lächelnden Mann im Mond. Fortan galt es, dem Konzerndesign (und damals dem Börsengang) möglichst nahe zu kommen. Damit auch in Paris, Kopenhagen, Prag und Zürich jedem Fahrgast klar ist, wer hinter dem Angebot steckt.

Von da an ging's bergab:

- Kontinuierliches Ausdünnen des Streckennetzes
- Aufheben des Crew- und Marketingstandorts Zürich
- Einstellen der Speisewagen
- Abstellen der Doppelstock-Schlafwagen



Ausbau statt Abbau auf der Insel: Der Caledonian Sleeper verbindet London mit Schottland.

Bild: Gerhard Lob

Investitionen gibt es keine mehr. Entsprechend unattraktiv sehen die Kompositionen mittlerweile aus – wahrlich keine einladende und vertrauensereckende Ansicht auf eine sichere und bequeme Nacht in einem sauberen Zug.

Warum der Abstieg des Nachtreisezugs?

Hochgeschwindigkeitsangebote der Bahnen und der Erfolg der Billigpreis-Fluggesellschaften (und bald nun auch der Fernreisebusse) sind die Argumente der Bahnen.

Dabei schafft es kein noch so früher Flieger seine Passagiere rechtzeitig am Morgen für eine Sitzung um 9 Uhr im Stadtzentrum zu befördern. Kein anderes Transportmittel verschafft seinen Gästen ein vergleichbares Reiseerlebnis. Doch dieses muss gepflegt sein und werden. Dafür braucht es das „feu sacré“ des Managements und der Mitarbeitenden.

Denn Nachtreisen sind zuerst eine emotionale Sache und erst dann ein Geschäft. Das passt heute nicht mehr in die „Business-Modelle“ der Bahn-Konzernchefs. Die Renaissance des Nachtzugs im kontinentalen Europa liegt in weiter Ferne - wenn überhaupt.

Vorbild Schottland

Eine der erfreulichen Ausnahmen im Nachtreiseangebot auf der Schiene in Europa macht der von Sonntag bis Freitag verkehrende Caledonian Sleeper: mit 16 Wagen der längste Fernreisezug Europas. Er verbindet London Euston mit Flügeln nach den Endstationen Fort William im westlichen Schottland, die Highland-Kapitale Inverness und Aberdeen. Er führt

Schlaf- und Sitzwagen sowie einen Lounge Car. Hier geht jede Nacht die Post ab mit gepflegten Snacks, feinen Weinen und Single Malts.

Der Zug hat Zukunft: Am 28. Mai 2014 gab Transport for Scotland bekannt, dass 72 state-of-the-art Waggons im Wert von über 100 Mio. £

bestellt sind. Und noch ein positives Beispiel aus Grossbritannien: Zwischen London Paddington und Penzance im Südwesten Englands fährt seit einigen Jahren wieder sechsmal die Woche der Night Riviera. Er bietet ein vergleichbares Angebot wie der Caledonian Sleeper.

„Rettet den Nachtzug!“

Mit einer Pyjama-Aktion am Hauptbahnhof Zürich haben Aktivisten auf das langsame Aussterben der Nachtzüge aufmerksam gemacht.

GL Mit ihrer originellen Aktion am 20. Januar 2015 um 10.15 Uhr morgens haben umverkehr-AktivistInnen am Hauptbahnhof Zürich nicht nur die negative Entwicklung beim Nachtzugangebot kritisiert, sondern auch einen konkreten Aufruf an Bundesrätin Doris Leuthard und SBB-CEO Andreas Meyer lanciert, den Nachtzug zu retten. Sie prangerten an, dass in den letzten Jahren die SBB wichtige Nachtzugverbindungen nach Europa eingestellt oder nichts gegen die Einstellung unternommen haben. Zu den stillgelegten Linien zählen: Bern–Brüssel (2003), Zürich–Rom (2009), Zürich–Barcelona (2012), Basel–Moskau (2013), Basel–Kopenhagen (2014).

„Vor wenigen Jahren war die Schweiz noch das Herz der europäischen Nachtzugverbindungen. Jetzt sind nur noch sieben direkte Verbindungen übrig geblieben“, erklärte Aline Trede, Co-Präsidentin umverkehr, anlässlich der Aktion am Zürcher Hauptbahnhof. Da weitere

Streichungen zu befürchten sind, hat umverkehr eine Petition lanciert, um die Nachtzüge vor dem Aussterben zu retten und gestrichene Nachtzuglinien wieder in Betrieb zu nehmen. Die Erfolgsaussichten dürften eher gering sein. SBB-Sprecher Christian Ginsig erklärte, die SBB habe ihre kleine Nachtzugflotte bereits vor Jahren verkauft. Und die Deutsche Bahn wird sich von ihren Plänen kaum abhalten lassen.

Zur Petition: www.umverkehr.ch



Umverkehr: Morgendliche Aktion im Hauptbahnhof ZH. Bild: Simon Wittwer

Die geteilte Zelle

Mit dem Ende der Nachtzüge geht auch ein Ort für Romanzen und Krimis verloren. Erinnerungen an einen Klassiker, der viele Künstler inspirierte.

Monika Goetsch* Gerade mal 63 mal 175 Zentimeter Liegefläche. Von unten: Schnarchen. Hochgeschreckt bei jedem Halt. Reisemuffelig. Zähneputzen auf der Zugtoilette. Schadet es, sich mit Wasser die Zähne zu putzen, das man nicht trinken darf? Aussteigen, fröstelnd durch den Gare de l' Est staksen. Aber dann: Morgensonne über silbrigen Dächern. Gerade noch in München, jetzt, endlich, Paris!

Passé

Von Mitte Dezember an fährt kein Nachtzug mehr von München, Berlin oder Hamburg nach Paris. Keiner mehr von Berlin nach Amsterdam. Nicht nur die Autoreisezüge wurden abgeschafft, die Deutsche Bahn dünnt auch das Nachtzugnetz aus. 18 Millionen Euro Verlust soll die City Night Line 2013 eingefahren haben. Das Auto, die Billigflieger, die Fernbusse, die schnellen ICE-Verbindungen am Tag – alle machen dem Nachtzug Konkurrenz.

Man könnte den Niedergang einfach durchwinken, der Nachtzug war ja ausserhalb der unbezahlbaren Luxusklasse nie besonders bequem. Nur Kinder und andere robuste Naturen mögen es, auf engstem Raum und nah beieinander durch die Nacht geruckelt zu werden. Sie lieben den Kontrast: draussen dunkle Fremde, drinnen Geborgenheit. Der empfindsame Erwachsene dagegen leidet wie Felix Krull, einst im seidenem Pyjama unterwegs von Paris nach Lissabon. Gemartert träumt Thomas Manns Hochstapler im Schlafwagen des Nord-Süd-Express davon, „sehr hart und schlecht“ auf dem Skelett eines Tapirs eine Milchstrasse entlang zu reisen, „dabei aber übel hin und her geschüttelt von seinem launenhaften Gange, was eine Übertragung des eilenden Zuggerüttels auf meinen Traum sein mochte.“

Das eigene Bett eintauschen gegen die geteilte Zelle, so bedrohlich eng, dass einem immerhin der Arm einschläft; die Stille gegen Klappern, Quietschen, Pfeifen sowie befremdliche menschliche Laute: Reisen im Nachtzug ist ein Kompromiss. Dann die elende Frage nach dem Sauerstoff. „Wie es gerochen hat! Immer war da einer, der Angst vor Zugluft hatte“, erzählt Archivar Andreas Holderried, 53, Anfang der 80er Jahre war er Liegewagenbegleiter. Für

ihn ging es damals von München nach Hamburg und Ostende, nach Florenz und Paris. Häufig auch von Frankfurt nach Athen in Sonderzügen, die in den Werksferien die Gastarbeiter zurück in die Heimat brachten, eine Karawane, ausgerüstet mit duftender Wegzehrung, zwei



Im engen Abteil dem Ziel entgegen.

Bilder: Hansjörg Egger

„Die Stille gegen Klappern, Quietschen, Pfeifen sowie befremdliche menschliche Laute eintauschen: Reisen im Nachtzug ist ein Kompromiss.“

Tage und zwei Nächte im Coupé beisammen, geduldig durch das ehemalige Jugoslawien zuckelnd.

Der Liegewagenbegleiter teilte Bettwäsche aus, sammelte die Pässe, empfing Zöllner an der Grenze, weckte die Fahrgäste, schenkte Kaffee ein. Aber am frühen Morgen kam das Beste, der geglückte Augenblick: Wenn Holderried in der Dämmerung das Fenster runterzog und den Kopf rausstreckte in den Fahrtwind und ein erster Blick aufs Meer fiel. Der Anfang von etwas.

Alles Geschichte

Der Nachtzug, der 1852 erstmals durch Preussen zuckelte und bald als die zeitsparendste, mitunter mondänste Möglichkeit galt, Europa zu durchqueren, ist heute nur noch ein Verkehrsmittel von vielen. Die Reise im Nachtzug nach Paris von 1933 an war für nicht weni-

ge deutsche Emigranten die letzte Chance zur Flucht: Der Filmemacher Fritz Lang floh in ihm, wie er später berichtete, ohne einen Pfennig in der Tasche; das jüdische Mädchen Monika Köpke („Mein erstes und einziges Schuljahr war gerade vorbei“) sah vom Zugfenster aus den Anhalter Bahnhof, die Eltern und ihre Heimat verschwinden – und erwachte in der Freiheit.

Vielleicht sehen manche noch den „Ferienexpress“ vor sich, den die TUI in den 60er Jahren auf die Schiene setzte. Man schlummerte im Viererabteil dem Urlaubsziel entgegen, während das eigene Auto irgendwo hinten im Zug geparkt war. Der Nachtzug hatte da allerdings längst an Bedeutung verloren. Anfang der Siebzigerjahre erfand die Bahn trickreich das Inter-railticket und bescherte dem Nachtzug jüngere Gäste. Geld fürs Hotel sparen durch Fahrten mit dem Nachtzug: Das war praktisch gedacht, sicherte aber nicht sein Überleben.

Inzwischen sind die Fenster aller Züge fest verriegelt. Atemberaubende Geschwindigkeit zählt, dazu der schale Komfortschick, den man aus Flugzeugen kennt. Die falsch eingestellten Klimaanlage, die kalte Helligkeit der auf Hygienelook getrimmten Innenräume, fahrende Särge statt behaglicher Luxuscoupés: Selbst die teureren Fahrtklassen sind eine Zumutung, nicht nur für Klaustrophobe.

Nicht nur Nostalgie

Das Verschwinden der Nachtzüge ist ein Verlust, und das hat nicht nur mit Nostalgie zu tun. Nachtzüge bieten etwas, das einer auf Effizienz gebürsteten Gesellschaft abhanden kommt. Sie sind Gegenteil der Nicht-Orte, die der französische Anthropologe Marc Augé definierte: nackte, karge, kühle Welten, Flughäfen etwa oder Autobahnen, denen es an Geschichte und an Eigenheit fehlt: „Der Raum des Nicht-Ortes schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit.“ Der Nachtzug dagegen mit seinen Pritschen und Ruhesesseln und beklagenswert schmalen Betten, mit den vielen Türen, Fenstern, Spiegeln, den engen Gängen, in denen man einander unweigerlich begegnet, ausweicht, berührt und rempelt, ist ein Knotenpunkt von Geschichten. Hier treffen Menschen aus aller Welt aufeinander, Herkunft unbekannt, Ziel ungewiss, Intimität zwischen Reisenden: nicht zu vermeiden.

Zog man im Abteil die Sitzbänke zu einer Liegefläche zusammen, um sich wie Sardinen in der Büchse zu betten, war die Romanze nicht weit. Man konnte sich im Nachtzug verlieben, allerdings auch ausgeraubt werden, man konnte Weinflaschen miteinander teilen oder ganze

„Nachtzüge bieten etwas, das einer auf Effizienz gebürsteten Gesellschaft abhanden kommt.“

50 Mark, wie Holderried, an einen kurzzeitig mitfahrenden jugoslawischen Hütchenspieler verlieren.

Liebe, Rausch, Kriminalität: Neigt schon die Reise dazu, den Menschen zu entgrenzen, setzt der Nachtzug noch eins drauf. Künstler schätzen das. Wie Lars von Trier, der im Film „Europa“ einen jungen amerikanischen Schlafwagenschaffener durch ein alptraumhaft verdüstertes Deutschland von 1945 schickt.

Züge eignen sich perfekt für sexuell aufgeladene Kammerspiele, für Spionage- und Krimihandlungen. Vor allem, wenn die Coolness luxuriöser Eleganz das Ganze aufwertet. Besonders beliebt: Der Orient-Express. 1883 fuhr er erstmals von Paris über München, Wien, Budapest und Bukarest an den rumänischen Donauhafen Giugiu, wo in ein Schiff umgestiegen werden musste, um schliesslich Konstantinopel zu erreichen, das heutige Istanbul. Er galt als „König der Züge“, der seine Fahrgäste, etwa die Krimiautorin Agatha Christie, mit viel Luxus und Temperament verwöhnte: „Ich liebe seinen Rhythmus, Allegro con fuoco zu Anfang, das Schütteln und Rasseln in der wilden Hast, Calais und Okzident hinter sich zu lassen...“.



Kinder lieben die Reise im Nachtzug meist mehr als Erwachsene.

2009 kam auch für den Orientexpress das lang erwartete Ende, die Bilder aber bleiben. Etwa von „Mord im Orient Express“, einem typischen Beispiel für die Lust Christies, kriminelle Energie in geschlossenen Räumen und verwöhnten Gesellschaften zu entfachen, aus denen es – der Zug bleibt im Schneetreiben stecken – kein Entrinnen gibt. Oder vom Simplon-Orient Express, Schauplatz aufregender Liebes- und Mordszenen im James Bond-Klassiker „Liebesgrüsse aus Moskau.“

Reisen als Erlebnis

Nicht weniger cool als Europas Zuglegenden waren die grossen, alten Züge in den USA. Weisse Tischdecken, dicke altrosa Vorhänge, die sich zu einer dahinfliegenden Meerlandschaft öffnen, eine hellblonde Fremde, ein gebräunter Mann, als Mörder gesucht: Alfred Hitchcocks „North by Northwest“ lädt den Nachtzug so heftig mit Erotik auf, dass man sich gezwungen sah, aus dem Dialog nachträglich ein wenig Frivolität herauszunehmen.

Unvergesslich bleiben auch die Szenen mit Marilyn Monroe, Toni Curtis und Jack Lemmon in Billy Wilders „Manche mögen's heiss“: Die nächtliche Zugfahrt der von zwei verkleideten Männern begleiteten Damenkapelle von Chicago nach Miami hat Filmgeschichte geschrieben. Und beweist: Im Nachtzug ist Musik drin.

Andreas Holderriedblickt wehmütig zurück auf seine Zeit als Liegewagenbegleiter: „Das Reisen selbst war ein Erlebnis.“ Neulich kam etwas davon zu ihm zurück. Sein Auto gab den Geist auf, im Urlaub, südliche Toskana, für immer. Er liess es verschrotten, quetschte sich mit Freundin und Gepäck erst in einen Regionalzug, dann in den, ja doch, völlig überfüllten Nachtzug von Florenz nach München. Dort kam er ins Gespräch mit anderen Reisenden. Lauter interessante Menschen, spontane, zwanglose Begegnungen. Fast wie früher. Nur das Fenster liess sich nicht öffnen.

„It's gonna be a long night!“, flirtet die fremde Blonde (Eva Marie Saint) in jenem sattem Alt, den Hitchcock seinen Blondinen auferlegte. Was für ein Versprechen! Später, im Schlafwagen, wird sich das Paar aus „North by Northwest“ zärtelnd um die eigene Achse drehen, weil zu wenig Platz ist, um es in kreisender Kamerafahrt einzuschliessen. „The train is a bit unsteady“, sagt Cary Grant zwischen zwei Küssen. Der Zug ist ein wenig unstet. Darauf sie: „Who isn't?“ Wer ist das nicht?

*Die Autorin ist freie Journalistin und Schriftstellerin. Sie lebt mit ihrer Familie in München. Dieser Artikel erschien erstmals in der „Süddeutschen Zeitung“ vom 18./19. Oktober 2014.

Fernbusse: Chancen und Risiken

Eine Entgegnung aus Chur auf die Artikel zu Fernbussen in der Ausgabe 4/2014

Der boomende Fernbusmarkt in Deutschland hat auch in der Schweiz seine Spuren hinterlassen und so neue Mobilitätsmöglichkeiten geschaffen. In den Medien, so auch im letzten InfoForum, hat man viel über die dadurch entstehende Bedrohung für die Bahn und den möglichen Kosten für den Steuerzahler gelesen. Doch ist dem wirklich so?

Die Fernbusse in Deutschland sind nur so erfolgreich, weil die Bahn in den letzten Jahren im Zuge der Profitgier des oberen Managements viele knapp rentable Fernverkehrsverbindungen gestrichen hat. Viele mittlere Zentren haben so ihre qualitativen Verbindungen verloren. Für die Kunden wurde die Reise so umständlicher oder sie haben sich mit Auto oder über Mitfahrerzentralen organisiert. Die Fernbusse haben die Mobilität dieser Kunden wieder massiv vereinfacht.

In der Schweiz ist das anders. Wir haben ein sehr gut funktionierendes System des öffentlichen Verkehrs, welches die Kunden rasch und zuverlässig von A nach B bringt. Im grenzüberschreitenden Verkehr hat die Bahn sogar einige attraktive und marktgerechte Angebote wie beispielsweise die TGV-Linien nach Paris. Es gibt leider auch viele unzuverlässige Verbindungen, wo man zusätzlich viel Aufwand betreiben muss, um das richtige Ticket zu einem konkurrenzfähigen Preis kaufen zu können.



Neue Märkte: Fernbus in Chur.

Bild: Marie Gloystein

In erster Linie sind die Fernbusse eine Chance für die Bahn, sich wieder richtig im Markt zu positionieren und so auch verlorene Marktanteile gegenüber dem Flugzeug zurückzugewinnen.

In Randregionen wie z.B. Graubünden wird die Bahn nie Direktverbindungen in die nahen

Metropolitanräume München und Milano anbieten, obwohl gerade dort viele potenzielle Touristen wohnen. Die Eröffnung der Fernbuslinie Milano – Chur – München war daher eine grosse Chance. Dabei war es sehr wichtig, die Fernbusse optimal mit dem bestehenden öV an einem zentralen Halteort in Chur zu vernetzen.

Die erste Erfahrung zeigt, dass sehr viele Fernbuskunden entweder mit dem Auto oder gar nicht nach Graubünden gefahren wären. Die attraktiven Preise sprechen zudem ganz andere Kundensegmente an. Viele dieser Kunden nutzen für ihre Weiterreise an ihre Tourismusdestination die Angebote von Rhätischer Bahn und PostAuto. An Ort nutzen sie die gut ausgebauten öV-Verbindungen, weil sie kein eigenes Fahrzeug zur Verfügung haben. Damit stärken wir den öffentlichen Verkehr in den Randregionen und helfen den Kostendeckungsgrad zu verbessern.

Als nächster Schritt sollten alle Fernbusverbindungen in den SBB-Onlinefahrplan aufgenommen werden, damit sich dieser als die Mobilitätsplattform in der Schweiz behaupten kann. Sonst wird es ein Startup tun und vielleicht viel Geld damit verdienen.

Thierry Müller

Amt für Energie und Verkehr Graubünden

Wenn die Türe trotz gedrücktem Knopf schliesst!

Erlebnisbericht aus dem Combino-Tram in Basel

Ich und meine zu begleitende Person mit Rollator waren am 6. Februar 2015 abends in einem Combino-Tram der Linie 6 in Richtung Riehen Dorf zum Nachtessen unterwegs. Aufgrund der hohen Auslastung stiegen wir ganz hinten ein. Die hintersten Türen der Combinos sind jedoch rund 30 cm zu schmal geraten, um ein bequemes Ein- und Aussteigen mit Rollatoren oder auch Kinderwagen zu ermöglichen.

Eine Frau im Tram anerbot sich freundlicher Weise, uns an der Haltestelle Riehen Dorf zum Aussteigen den Knopf zu drücken. Ich musste den Rollator in etwas schräger Position halten, um durch die schmale Tür auszusteigen. Das dauerte einige Sekunden länger, aber nicht ausserordentlich lange.

Danach musste ich noch kurz meiner zu begleitenden Person beim Aussteigen helfen.

Daraufhin bestieg ich nochmals das Tram, um meine beiden Taschen zu holen.

Die hilfsbereite Frau drückte zwar noch den Knopf, doch als ich aussteigen wollte, schloss sich plötzlich die Tür nach kurzem akustischem Signal. Somit musste ich zwangsweise bis zur nächsten Station Fondation Beyeler fahren und meine zu begleitende und auf Hilfe angewiesene Zweitperson einige Minuten alleine lassen.

Was ich bei dieser Angelegenheit ganz und gar nicht verstehe: Man erklärt schon den Kindern, dass durch das Drücken der Knöpfe die Türen des Trams offen bleiben (sollten)! Andererseits gibt es wohl auch in Zukunft immer mehr Gehbehinderte oder anderweitig behinderte Menschen mit langsamem Habitus, welche sich beim Aussteigen noch relativ lange an der Haltestange im Innern des Trams im Türbe-

reich festhalten. Somit besteht Gefahr, dass ein Arm eingeklemmt wird.

Durch das Fehlen eines klaren Hinweises an den Türen zur maximalen Öffnungsdauer bei gedrücktem Knopf weiss der Fahrgast nicht Bescheid; dies kann für Fahrgäste mit diversen Gepäckstücken und für Rollstuhl- Selbstfahrer äusserst problematisch werden und eine enorme Herausforderung bedeuten.

Dabei könnten die Basler Verkehrs-Betriebe BVB leicht Abhilfe schaffen und die Türtechnik so einrichten, dass bei gedrücktem Knopf ein Schliessen der Türen und ein Wegfahren verunmöglicht wird und dadurch Unfälle oder Beinahe-Unfälle und Schrecken vermeiden!

Marcus Stoercklé jun. Basel

Bessere Verbindung vor 67 Jahren

Zum Beitrag „Wenn sich der öV verschlechtert“ (Info-Forum 3/2014)

Im genannten Artikel berichtet Marcus Stoerklé über seine Eindrücke von einer Wanderung entlang der SBB-Strecke Laufenburg-Koblentz. Nach dem Lesen des interessanten Beitrags reizte es mich, mein altes amtliches Kursbuch vom Sommer 1947 hervor zu holen und siehe da: vor 67 Jahren ist um 21:02 noch ein Zug von Leibstadt nach Laufenburg gefahren (Fahrzeit 20 Minuten, Preis -.75 Franken in der 3.Klasse und 1.05 Franken in der 2.Klasse, keine 1.Klasse).

Auch ich wunderte mich, als ich kürzlich von Winterthur-Seen nach Stein-Säckingen fahren wollte. Ich benötige nämlich heute 5 Minuten länger als 1947 mit dem Dampfzug nach Winterthur und nachher von dort mit dem Schnellzug oder Eilzug ohne Umsteigen bis

Stein-Säckingen. Allerdings schätze ich heute die Fahrplandichte sehr. Gerne wollte ich dies Ihnen mitteilen.

Walter Ott, Winterthur

Ein grosses Lob auf die SOB!

Am Mittwoch, 28. Januar 2015, unternahmen wir eine Skitour im Toggenburg. Auf der Rückreise trafen wir beim Umsteigen in Wattwil eine Bergkameradin. Sofort entwickelte sich im Voralpen-Express VAE ein lebendiges Gespräch. Nach dem Umsteigen in Rapperswil in die S5 stellte unsere Bergkameradin fest, dass sie ihren Rucksack mit dem Handy und weiteren wichtigen Gegenständen im VAE liegen gelassen hatte. Verzweiflung herrschte.

Da erinnerte ich mich an einen in den Diensten der SOB arbeitenden Bekannten. Vom Zug

aus versuchte ich ihn telefonisch zu erreichen. Da er nicht erreichbar war, wurde ich mit der Telefonzentrale der SOB verbunden. Ich schilderte der freundlichen Dame unser Problem. Sie versprach, den Zugbegleiter auf dem VAE zu kontaktieren, und notierte meine Telefonnummer.

Zehn Minuten später rief mich der Zugbegleiter an. Er hatte den Rucksack gefunden. Wir einigten uns darauf, dass er den Rucksack im Dienstabteil des VAE einschliessen würde und dass meine Kollegin den Rucksack auf der Rückreise nach St. Gallen beim Zwischenhalt in Pfärfikon SZ um 17.50 Uhr abholen könne – was in der Folge auch geschah. Ein herzliches Dankeschön an die freundlichen und kundenfreundlichen Mitarbeiter der SOB. Einfach grossartig!

Und nun eine Frage: Was wäre geschehen, wenn wir eine Skitour im Glarnerland unternommen hätten und statt in einen VAE in Ziegelbrücke in einen Regioexpress der SBB von Chur eingestiegen wären?

Ernst Rota, Zürich

18. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

Samstag, 11. April 2015 in Basel, Schweizerische Rheinhäfen

| | | |
|-------------|---------------|--|
| Treffpunkt: | 09.30 Uhr | Bahnhof Basel SBB anschliessend mit Tram Nr. 8 in Richtung Weil am Rhein (Haltestelle Kleinhüningen) |
| | 10.00 Uhr | Eintreffen an der Hochbergstrasse 160, 4057 Basel (Port of Switzerland) |
| | 10.30 Uhr | DV-statutarischer Teil |
| | 12.00 Uhr | Mittagessen im Restaurant 90, Uferstrasse 90, 4057 Basel |
| | 14.00 Uhr | Besichtigung/Präsentation durch die Schweizerische Rheinhäfen (Port of Switzerland) |
| | ca. 16.00 Uhr | Abschluss der Delegiertenversammlung 2015 und individuelle Rückreise |

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 31. März 2015 schriftlich oder mittels E-Mail an. Kosten für Billette und Mittagessen gehen zu Lasten der Teilnehmer.



Ich nehme an der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz vom 11. April 2015 in Basel, Schweizerische Rheinhäfen teil:

Vormittag Mittagessen Nachmittag

Zutreffendes ankreuzen und Talon bis 31. März 2015 einsenden an:

Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Florapark 5, 9500 Wil SG oder info@pro-bahn.ch

Name _____

Vorname _____ E-Mail _____

Strasse _____

Ort _____ Datum / Unterschrift _____

Einmalig, aber bedroht

Steht das Eisenbahntechnische Museum Brittnau-Wikon vor dem Ende?

Roland Arnet Ende November 2014 führte die Pro Bahn Schweiz – Sektion Zürich unter Leitung von Jean-Pierre Baebi die Besichtigung des „Erlebnisbahnhofs Brittnau-Wikon“ durch. Empfangen wurde die rund 20-köpfige Gruppe von Beat Hürzeler (Retter des Stellwerks, Vereinsgründer und Museumsleiter) sowie Christian Barmettler (Vereinspräsident). Mit viel Herzblut setzen sich heute 11 Aktivmitglieder für den Erhalt und musealen Betrieb des letzten Stellwerks „Typ Bruchsal J“ am Originalstandort ein. Doch der Verein hat ein Sorgenkind. Um den von den SBB geforderten Mietzins für diese musealen Räumlichkeiten (eine monatlich vierstellige Summe sowie zusätzliche Heizkosten) aufzubringen, müsste der Verein nicht 75, sondern rund 250 Mitglieder haben. Beschämend, was sich hier die SBB-Immobilien seit vielen Jahren (Mietbeginn Sommer 2002) erlaubt und dies auch nach mehrmaliger Anfrage um eine

Mietzinsreduktion! Wer trägt für diese fragwürdige Politik bei den SBB die Verantwortung?

Um die Jahrtausendwende haben ein paar Eisenbahnenthusiasten beschlossen, wertvolle historische Wunderwerke der Technik zu retten. Mit der Ausserbetriebnahme der Station Brittnau-Wikon wurden das Stationsbüro mit Wartsaal, der Güterschuppen und auch der Relaisraum für die SBB nutzlos. Anstatt alles auszuräumen und dem Alteisen zuzuführen, entstand so dieser einzigartige Erlebnisbahnhof.

Das Stellwerk Brittnau-Wikon von 1910 wurde mit Hilfe von Ersatzschaltungen wieder in Betrieb genommen und ist heute zu 100 Prozent betriebsfähig. Zwei Miniaturbahnübergänge mit Glocken ergänzen das Stellwerk und simulieren die ehemaligen Barrieren zwischen Wikon und Brittnau. Das Stationsbüro und der Wartsaal sind im Stil der 60er-Jahre eingerichtet. Zur Sammlung gehören zwei Billettdrucker von Pautze mit komplettem Zubehör, ein Billetschrank und Dutzende weiterer bahntechnischer Hilfsmittel.

Im Güterschuppen wurde das historische Befehls- und Wärterstellwerk Sursee wieder aufgebaut und ist sicher der Höhepunkt dieser schweizweit einmaligen Sammlung. Das vollumfänglich einsatzfähige Stellwerk arbeitet im Simulationsbetrieb. Alle Befehle sind gekoppelt an eine Modelleisenbahnanlage. Das heisst, die ursprüngliche Steuerung der 20 Weichen und 5 Hauptsignale von Sursee werden in Echtzeit auf die Modellanlage übertragen. Die drei Personen, die uns das Stellwerk vorführten, waren über die gesamte Vorführdauer hochkonzentriert an der Arbeit und dabei stark gefordert.

www.erlebnisbahnhof.ch.

Museumsleiter Beat Hürzeler mit den interessierten Gästen von PBS.
Bild: R.Arnet



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, Meilen, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Grösstes Ärgernis: Überfüllte Züge

Das Ressort Dienstleistungen führte bei Bahnreisenden die Umfrage 4.0 durch.

Andreas Theiler Angela Merkel spricht von der Industrie 4.0 und der vernetzten Fabrik, deshalb geben wir dem neusten Projekt des Ressorts Dienstleistungen untypisch schweizerisch ebenfalls diese weit in die Zukunft weisende Nummer. Denn wir befassten uns mit einer grundsätzlichen Frage. In allen Umfragen zur Zufriedenheit mit einem Produkt, sei es im öV, sei es allgemein, sind die Fragen immer vorgegeben. Das heisst, wer fragt, gibt den Eindruck, er wüsste um die Schwachpunkte seines Angebots und versuche sie per Umfrage zu verbessern. Einfacher ausgedrückt, der Fragende weiss, wo den Antwortenden der Schuh drückt. Von dieser Haltung wollen wir für einmal weg.

In einem freudigen Überraschungscoup gaben uns die SBB problemlos und sofort die Erlaubnis, eine solche offene Umfrage während zwei Monaten in ihren Zügen durchzuführen. Ein Dutzend Vereinsmitglieder machte sich in verdankenswerter Weise auf den Weg; rund 220 Personen jeden Alters wurden befragt. Für uns im Ressort war die wesentliche Erkenntnis: Wir haben die Probleme und Ärgernisse der Kundinnen und Kunden des aktuellen Reisezugverkehrs in der Schweiz erkannt.

Zwei Fragen wurden gestellt, aus zwei unterschiedlichen Blickwinkeln: „Was ärgert Sie im öV?“ und „Was wäre das Tüpfelchen auf dem i im öV?“ Erste ermutigende Erkenntnis: Rund ein Drittel der Antwortenden sagten zu Frage 2: Nichts, ich bin zufrieden. Der Beleg dafür, dass wir, wie wir manchmal auch im Ressort sagen, auf einem sehr hohen Niveau klagen.

Die Spitzenreiter bei der ersten Frage waren:

- Die überfüllten Züge
Die ständig steigenden Preise
Anschlussbrüche – auch gerade zwischen Bus/Bahn und Bahn/Bus
- Zu wenig oder defekte WCs
- Fehlende oder mangelhafte Infos bei Störungen
- Kein Personal auf den Zügen

Die Spitzenreiter bei der zweiten Frage waren:

- WLAN in den Zügen
- Mehr Sitzplätze in der 2. Klasse während der Stosszeiten
- Pünktlichkeit / Verlässlichkeit beim Umsteigen

Wir werden nun im Ressort in den nächsten Monaten schwergewichtig das Thema „Fehlende oder mangelhafte Infos bei Störungen“ behandeln. Das betrifft übrigens nicht nur die SBB, sondern auch Privatbahnen wie zum Beispiel die BLS. Das Thema kann einem Mienenfeld gleichen, aber wir sind überzeugt, dass wir – aus strikter Reisendensicht – umsetzbare Vorschläge machen können. Affaire à suivre!

E-Mail-Aufruf

Dank E-Mail lassen sich die Mitglieder innert kürzester Zeit und erst noch kostengünstig erreichen. Allerdings ist das Ausmass der gemeldeten E-Mail-Adressen nach wie vor gering. Wenn Sie über eine E-Mail-Adresse verfügen, lassen Sie uns dies bitte wissen über info@pro-bahn.ch. Vielen Dank im Voraus!



Was tun Sie im Zug?

Wir laden zum Schreibwettbewerb.

Verfassen Sie einen Text (maximal 3000 Zeichen) zum Thema

„Womit beschäftige ich mich im Zug?“

(wobei Sie statt „Zug“ auch ein anderes Fahrzeug des öV einsetzen können) und schicken ihn bis zum 8. April 2015, anonym oder mit Namen und Adresse, per Post an Pro Bahn Schweiz, 8000 Zürich oder per Mail an info@pro-bahn.ch. Die Texte publizieren wir in der Juni-Ausgabe des InfoForum.

Eine PBS-interne Jury kürt die drei besten, namentlich gezeichneten Beiträge, deren Autorinnen werden zu einer exklusiven Besichtigung inklusive Lunch eingeladen.

Für Fragen: info@pro-bahn.ch oder 033 345 29 41



Kontakte

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

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

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

OSTSCHWEIZ
Dr. Benedikt Zeller, Präsident
Zürcherstrasse 9, 7320 Sargans
T 081 723 05 17
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

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

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

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

Pro Bahn Schweiz sucht

Organisator

Für die Planung und Durchführungen von Veranstaltungen zum Thema öffentlicher Verkehr in den Regionen der Schweiz. Dabei werden Sie unterstützt von unseren Sektionen und unserem Mitglied des Zentralvorstandes. Diese Aufgabe ist ehrenamtlich. Spesen werden gemäss unserem Spesenreglement abgegolten. Wer Interesse hat, aktiv bei uns mitzuhelfen, dass Pro Bahn Schweiz noch bekannter wird und für die Mitglieder attraktiv ist, melde sich bitte bei Thomas Lendenmann: t.lendenmann@swissonline.ch

Sicher unterwegs im öffentlichen Verkehr.

www.securitrans.ch

 **SECURITRANS**
Public Transport Security AG



ProBahn

Schweiz

Jetzt Mitglied werden ...

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied CHF 50.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Partnermitglied CHF 30.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Studenten/Lehrlinge CHF 25.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Vereine / Verbände CHF 100.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Gemeinden CHF 200.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Firmen / Gönner mindestens CHF 500.- / Jahr |

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online
www.pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

Datum / Unterschrift _____

Empfohlen durch
(Name / Adresse) _____

Wer mindestens drei neue Mitglieder für Pro Bahn Schweiz wirbt, erhält als Geschenk Reisegutscheine reka-rail im Wert von CHF 50.-.