

Neue Technologien, die Kunden freuts

Dank neuen Technologien wird im öffentlichen Verkehr die Information der Fahrgäste kontinuierlich verbessert. «Echtzeit»-Information heisst das Zauberwort der Transportunternehmen. Doch nicht immer kommen die gut gemeinten Infos bei den Kunden gut an.

Die Entwicklung der Computerbranche der letzten Jahre sowie neue Übertragungs- und Ortungssysteme setzen im öffentlichen Verkehr neue Massstäbe – auch für Kundinnen und Kunden. Bereits Mitte der 90er-Jahre setzte sich in verschiedenen Städten ein auf Haltestellen bezogenes Fahrplansystem durch: Statt die Abfahrtszeiten eines lokalen Busses oder Trams ab Endstation mit Minutenangaben auf die zu benutzende Haltestelle umrechnen zu müssen, stellen Transportgesellschaften

damals Fahrpläne zur Verfügung, deren Abfahrtszeiten bereits auf die entsprechende Haltestelle ausgerichtet waren. Längst haben sich diese Angaben in vielen Städten und Ortschaften zum kundenfreundlichen Standard entwickelt.

Inzwischen sind in einer ganzen Reihe von Städten die klassischen Fahrpläne an den Haltestellen des städtischen öffentlichen Verkehrsnetzes zweitrangig geworden. Gut sichtbare Anzeigetafeln informieren Fahrgäste darüber, wie lange es bis zur Abfahrt des nächsten Busses oder Trams noch dauert. Dies bringt Kundinnen und Kunden vor allem dann einen Nutzen, wenn mehrere Linien über einen gewissen Abschnitt auf der selben Strecke verkehren und die unterschiedlichen Abfahrtszeiten übersichtlich aufgelistet und somit auch vergleichbar werden.

NICHT MEHR WEGZUDENKEN

In den letzten paar Jahren machte zudem ein Begriff von sich reden, der für die Kundeninformation schon bald nicht mehr wegzudenken ist: Echtzeitinformation. Gab es Anfang der 90er-Jahre bereits vereinzelt in städtischen Verkehrsnetzen an Haltestellen Informationen darüber, wie lange der nächste Bus noch auf sich warten lässt (z.B. Lausanne), hatte dies aber noch



Das Informationsangebot wird grösser: Touristische Bahnen setzen auf Informationen über Wetter und Pisten (im Bild: Matterhorn-Gotthard-Bahn).

wenig mit «echter» Information zu tun. Am Bildschirm erschien jeweils der «Countdown», wie er sich für die entsprechende Haltestelle ab Fahrplan ausrechnen liess – Verspätung hin oder her.

Heute setzen verschiedenste Hersteller auf die Vermittlung von realen Zeiten. Mehrere Systeme funktionieren so, dass die Fahrzeuge ständig ihre Position an einen zentralen Rechner übermitteln. In der Zentrale werden die aktuellen Informationen mit verschiedensten anderen Daten (Fahrplan) abgeglichen und entsprechend an die Infoschilder an Haltestellen und Fahrzeuge weitergeleitet (siehe Text Seite 3). Die Erfahrungen der Verkehrsbetriebe,

welche inzwischen auf elektronische Fahrgastinformationen setzen, sind überaus positiv.

GUTES ECHO VON KUNDEN

In Bern beispielsweise zeigten sich vor allem im vergangenen Winter die Vorzüge des Systems, in dem die Fahrgäste auf die witterungsbedingten Verspätungen aufmerksam gemacht werden konnten, wie Bernmobil-Sprecherin Annegret Hewlett sagt. «Viele Kunden schätzen die neuen Anzeigen», sagt sie, «weil der Fahrplan an Bushaltestellen nun beinahe überflüssig wird.» In Biel etwa ergab eine Kundenumfrage in Bezug auf
Fortsetzung Seite 2

Inhalt

Thema

Fahrgastinformation: Was die neue Technik den Kunden bringt 1-4

Aktuell

Fusionen im Kanton Bern: Neben BLS und RM sollen der RBS und Bernmobil verschmelzen 4
Das Combino-Debakel 5
Futuristische Cisalpino 6
Irrlauf im Tarifiedschungel 9

Hintergrund

Güterverkehr: Mängel und Chancen 10+11
Schaffhausen: Machbare Vision Stadtbahn 12+13

International

Road-Pricing: Weniger Staus, mehr ÖV 14

Bundesrat kürzt Gelder für Anschlüsse an Europa 15

Kurz notiert

Komfort auf der Forchbahn – VBZ mit «Sänfte» – Baustelle Bern – Neuer Tarifverbund Bern/Solothurn – Pro Bahn ehrt Bosshard und Stopper 5, 7, 8, 12, 16

Fortsetzung von Seite 1

die Anzeigen mit der verbleibenden Wartezeit, dass Fahrgäste subjektiv das Gefühl haben, weniger lang auf den Bus warten zu müssen. Ähnliches beobachtete man seit der Einführung der dortigen Anlage auch in Bern.

Doch die Informationssysteme haben auch ihre Tücken. So gehen etwa die Meinungen auseinander, ob in touristischen Gebieten in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs auch gleich noch touristische Informationen vermittelt werden sollen. In den neuen Zügen der Matherhorn-Gotthard-Bahn beispielsweise erscheinen auf Flachbildschirmen Wetterin-

formationen oder im Winter die aktuellen Pistenberichte. Diese Informationen sind vor allem bei jüngeren Fahrgästen beliebt, ältere Leute ärgern sich teils über die Überinformation. Auch die Frage, ob in Fahrzeugen Musik abgespielt werden soll oder nicht, ist umstritten. Ist sie zu laut, kann Musik als aggressiv empfunden werden, ist sie klassisch und leise, empfinden manche sie als diskret und angenehm.

ICN: UNTERSCHIEDLICHE MEINUNGEN

Oft scheiden sich aber bei der Fahrgastinformation die Geister in ganz praktischen Dingen: Ist die Anzeige im

Fahrzeug gut lesbar? Oder ist die Farbe im Vergleich zum Hintergrund zu wenig kontrastreich? Vor allem ältere Reisende gelangen immer wieder an Pro Bahn Schweiz und kritisieren etwa die Anzeigen der Zürcher Doppelstockzüge, weil sie aus einer Distanz von mehr als zehn Metern nur noch schlecht lesbar seien (siehe auch Kasten unten auf dieser Seite).

Unterschiedliche Ansichten gibt es bei den Anzeigen an und in den Intercity-Neigezügen: Die Anzeige mit der Fahrtrichtung sei auf einer ungünstigen Höhe angebracht, weil sie ständig von Passagieren auf dem Perron verdeckt würde. Ältere Reisende wünschen sich nicht selten die herkömmlichen Zugslaufschilder zurück, weil im Regionalverkehr die Zugkompositionen teils nur vorne und hinten mit dem Zielort angeschrieben sind.

In Bussen werden zudem die elektronischen Schriftbänder teils in sehr unterschiedlicher Geschwindigkeit angezeigt. Wenn sich Linienplan und die nächste Haltestelle in zu raschem Tempo abwechseln, wirkt die Information nervös. Bewährt hat sich in Bussen rote Schrift auf hellem Grund, vor allem, wenn der Wechsel der Anzeigen ruhig verläuft.

GEDRUCKTER FAHRPLAN NICHT ERSETZBAR

Während die neuen Anzeigesysteme bei Kunden auf breite Zustimmung stossen, ist eine Forderung immer wieder zu hören: Der gedruckte Fahrplan ist nicht ersetzbar. Eine diesbezügliche Eingabe deponierte Pro Bahn im Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger im Zusammenhang mit der Vernehmlassung der Bahnreform 2.

Otto Hostettler



Foto: zvg

Editorial

Die Transportunternehmen haben es mit ihrer Kundenorganisation nicht immer leicht. Wünsche und Kritik werden engagiert vertreten und sollten möglichst sofort realisiert werden. So führen Vertreter von Pro Bahn Schweiz regelmässig intensive, kritische, aber immer offene und sachbezogene Gespräche mit den Transportunternehmen. Dies mit dem Ziel, für die Kundinnen und Kunden optimale Bedingungen zu erreichen. Einen anderen Weg, um Kundenanliegen Gehör zu verschaffen, hat die Deutsche Bahn gefunden. Im April wurden in den Zügen und Bahnhöfen 25 Mitglieder für einen Beirat gesucht. Jede Person konnte sich bewerben, die Mitglieder wurden durch das Los bestimmt. Doch die gut gemeinte Idee wirkt etwas abstrus: Denn offenbar ist dieser Beirat nur gerade so wichtig, dass deren Mitglieder ausgelost werden. So gesehen könnte man dieses System auch anderswo anwenden: Die Jobs der Vorstandsmitglieder der Deutschen Bahn werden öffentlich ausgeschrieben und aus allen Bewerbungen wird der oder die Mandatsträger/in durch das Los bestimmt. Weniger Sachverstand im Vorstand als heute wäre in diesem Fall kaum zu befürchten.

Edwin Dutler, Präsident

Kritik an der Schriftgrösse

Nicht selten sorgen die Schriftgrösse oder die Platzierung der Anzeigen an und in Verkehrsmitteln bei Kunden des öffentlichen Verkehrs für Kritik. Vor allem in Bussen sind die an Decken montierten Anzeigen mit dem Hinweis auf die nächste Haltestelle im hinteren Bereich der Fahrzeuge oft kaum mehr lesbar. Die Hersteller verschiedener Anzeigesysteme haben allerdings nur beschränkt Einfluss auf Grösse, Farbe und Schriften der Informationssysteme. Die Wahl der Schriftgrössen und Farben stehen in der Regel bereits bei den öffentlichen Ausschreibungen fest. Das heisst, Anbieter liefern, was die Besteller wünschen.

Die SBB ihrerseits testen Anzeigesysteme auch in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband. So war eine Gruppe Sehbehinderter Anfang Jahr bei umfangreichen Tests der SBB dabei. Untersucht wurde die Tauglichkeit verschiedenster Anzeigen, mit unterschiedlichen Schriftgrössen, Schriftarten und Kontrasten. In den Praxistest einbezogen wurden auch das Wetter und die Dämmerung. Doch auch Hersteller selber stehen teils im Kontakt mit Behindertenorganisationen. Dort gehen die Ansichten mitunter auseinander, wie Peter Blatter, zuständiger Spezialist bei Siemens Transit Telematic Systems AG, sagt. In Zürich beispielsweise musste das Siemens-System «Smartinfo» mit einer gelben Schrift und mit einer dreizeiligen – dafür grösseren – Anzeige geliefert werden. In Bern dagegen wurde das gleiche System mit einer roten Anzeige verlangt, und zwar mit vier Zeilen – in einer entsprechend kleineren Schrift. ohs

Information in Echtzeit setzt sich durch

Innerhalb weniger Jahre haben sich die Informationsmöglichkeiten für Kunden des öffentlichen Verkehrs massiv verbessert. Verschiedenste Produkte haben sich breit etabliert. Doch der nächste technologische Schritt steht bereits an.

Neuste Technik macht es möglich: Wer täglich mit dem selben Zug zur Arbeit fährt und sich eine Verspätung nicht leisten will, kann sich seit wenigen Wochen per SMS eine Alarmmitteilung auf sein Handy senden lassen. Mit die-



Foto: Siemens

Beispiel Oerlikon, Zürich: Echtzeitinformation von Siemens.



Foto: Précimotion

Beispiel Biel: Echtzeitinformation von Précimotion.

sem elektronischen Dienst der SBB wird es Kunden möglich, bei allfälligen Verspätungen entsprechend andere Verbindungen zu wählen, um rechtzeitig ans gewünschte Ziel zu gelangen. Diese «Echtzeitinformation» haben die SBB inzwischen auch auf dem elektronischen Fahrplan im Internet eingeführt. Fragt jemand eine gewünschte Verbindung nach, wird dabei auch auf allfällige Verspätungen hingewiesen. Bei Betriebsstörungen werden Alternativverbindungen und Umsteigemöglichkeiten an-

gezeigt. Ein neues Computersystem vergleicht den (theoretischen) Fahrplan mit den (realen) Daten des Bahnverkehrs und bereitet diese für die Kunden auf.

Nach dem gleichen System funktioniert auch die beliebte Fahrplanabfrage per SMS (Zielnummer 222). Auch hier wird informiert, sollte ein Zug nicht pünktlich fahren. «Echtzeit auf allen Kanälen», fasst SBB-Sprecher Roland Binz die Strategie zusammen. Bei der Kundeninformation hätten die SBB vor allem im Fall von Betriebsstörungen «einen Nachholbedarf». Binz: «Das haben wir eingesehen und das werden wir ändern.»

ECHTZEIT AUF 600 REGIONALBAHNHÖFEN

Mittelfristig wollen die SBB «Echtzeitinformationen» direkt auf die Anzeigen auf den Bahnperons bringen. In den nächsten Jahren sollen laut Binz rund 600 Regionalbahnhöfe der Schweiz mit entsprechenden neuen Anzeigen ausgerüstet werden. Bisher erlauben es die heutigen Fallklappenanzeigen nur, ganz bestimmte vorgegebene Meldungen und Zeiten (bei Verspätungen) anzuzeigen. Auch die akustischen Durchsagen erfolgen bei Verspätungen nur teilweise mit dem automatischen Sprachansagesystem. Dieses «Customer System» (CUS), welches die Ascom zusammen mit der Softlab AG Schweiz lanciert, verbindet flächendeckend Informationsquellen und Ausgabesysteme, womit de facto eine automatisierte Informationszentrale entsteht. Grundlage ist ein so genann-

ter «Informations-Backbone», der aus einer Vielzahl von Datenquellen Informationen zu Anschlüssen, Verspätungen oder Gleisänderungen bezieht, diese automatisiert und schliesslich den Reisenden als Informationen – in Echtzeit – zur Verfügung stellt. Softlab Schweiz hat inzwischen mit den SBB einen Rahmenvertrag über 10 Millionen Franken abgeschlossen und wird das europaweit einmalige System auf dem schweizerischen Schienennetz als Generalunternehmer flächendeckend einführen. Erstmals läuft das System nun auf dem Bahnhof Aarburg-Oftringen. Die Verspätungen werden vom System direkt auf die Perronanzeigen und die Lautsprecherdurchsagen übertragen. Im Dezember folgt die Einführung dieses Echtzeitinformationssystems auf der Stadtbahn Zug.

In verschiedensten Städten der Schweiz hat die Echtzeitinformation bereits Einzug gehalten (siehe Text Seite 1). Bern, Zürich, Basel, Zug und bald auch Luzern und der Regionalverkehr Bern–Solothurn setzen auf das dynamische Fahrgastinformationssystem «Smartinfo» von Siemens (einst HPW Häni Prolectron AG). Das modular aufgebaute Anzeigesystem, in Deutschland in nahezu allen Grossstädten in Betrieb, zeigt an den Haltestellen die noch verbleibende Wartezeit auf. Technisch funktioniert das System so, dass von den Fahrzeugen die Daten an die Leitstelle gelangen, dort die Daten bei der Ausgabe an die Haltestellen mit allfälligen Abweichungen zum Fahrplan aktualisiert werden. Die Leit-



Foto: Pro Bahn

Beliebt: Fahrplanabfrage via SMS – neuerdings inklusive allfälliger Verspätungen.

stelle kann Informationen über Störungen oder Verspätungen an die Anzeige einzelner Haltestellen «senden» oder je nach Modell sogar über Lautsprecher einzelner Haltestellen informieren.

ABFAHRTSZEITEN UND PISTENBERICHTE

Die Ruf Gruppe bietet für den öffentlichen Verkehr gesamte Informations- und Anzeigesysteme an. Für Aufsehen sorgte Ruf mit ihrem Produkt im neuen Bahnhof Zug. Dort realisierte das Informatikunternehmen eine neuartige Version der klassischen blauen Bahnfahrplananzeigetafeln. Die Abfahrtszeiten der Züge sowie der Busse der Zugerland Verkehrsbetriebe werden mit Beamern auf vier an der Hallendecke befestigte Wabenplatten projiziert. Rufs Visiweb-System basiert auf LCD-Bildschirmen, die neben den klassischen Informationen

Fortsetzung Seite 4

Fusion: BLS mit RM – RBS mit Bernmobil und Postauto

Im Kanton Bern zeichnen sich gleich mehrere Fusionen ab: Der Regionalverkehr Mittelland wird Ende Jahr in die BLS Lötschbergbahn integriert und der Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) führt mit Bernmobil und Postauto Bern Fusionsgespräche.

Auf dem Platz Bern sollen Synergien zwischen den verschiedenen Anbietern besser genutzt werden: Der Regionalverkehr Bern–Solothurn, Bernmobil und Postauto Bern prüfen derzeit eine engere Zusammenarbeit. Die drei Unternehmen hatten Mitte letztes Jahr eine Studie in Auftrag gegeben, die den Nutzen einer engeren Zusammenarbeit abklären sollte. Das Resultat kommt zum Schluss, dass eine Fusion sowohl am meisten Synergiepotenzial als auch am meisten Nutzen für die Kunden bringen würde.

Nach der Studie wollen nun die Eigentümer Bund und Kanton Bern sowie die Ver-

waltungsräte und die Postauto-Konzernleitung die Fusion weiterverfolgen.

Bund und Kanton Bern als Besteller von Leistungen erhoffen sich mit einer engeren Kooperation mittelfristig Einsparungen. Gleichzeitig würden durch diesen Zusammenschluss die Anbieter im öffentlichen Verkehr «konsolidiert», wie das Amt für Information des Kantons Bern schrieb. Bund und Kantone möchten dem zunehmenden Kostendruck im öffentlichen Verkehr möglichst durch Optimierungen statt durch Leistungsabbau begegnen. Mit einem Entscheid über eine Fusion rechnet der Kanton Bern

erst 2005. Bis dahin müssten «fundierte Entscheidungsgrundlagen» erarbeitet werden. In der Stadt Bern wäre zudem auch eine Volksabstimmung nötig.

Einen Schritt weiter sind die beiden Bahnunternehmen BLS Lötschbergbahn und Regionalverkehr Mittelland (RM). Ende Mai wurde publik, dass sich die beiden Bahnen bereits in wesentlichen Punkten über die Fusion einig sind. Vorgesehen ist die Konzernstruktur der BLS – sprich, der RM wird in die BLS integriert. Das zeigt sich etwa bei der Zusammensetzung des neuen Verwaltungsrats. Er wird vom bisherigen BLS-Präsidenten

(und Berner SVP-Ständerat) Hans Lauri geleitet. Neben den Vertretern der Hauptaktionäre (Bund, Kantone) soll die heutige BLS drei Sitze erhalten, der RM deren zwei. Zudem wird das fusionierte Unternehmen unter der operativen Leitung des heutigen BLS-Direktors Mathias Tromp stehen. RM-Chef Martin Selz wird Verwaltungsrat und so im neuen Unternehmen nicht mehr in der operativen Führung tätig sein.

Die beiden Generalversammlungen wollen die Fusion Mitte 2005 besiegeln – allerdings rückwirkend auf Anfang 2005.

ohs

Fortsetzung von Seite 3

(Anzeige der nächsten Haltestelle; automatische Sprechansage) auch weitere nützliche Hinweise vermitteln können. Auf den Bildschirmen der Matterhorn-Gotthard-Bahn etwa wird jeweils vor der Bahnhofseinfahrt über eine kabellose Verbindung der aktuelle Wetterbericht der lokalen Homepage abgefragt und in den Fahrzeugkompositionen eingeblendet. Im Flughafenbus der Basler Verkehrsbetriebe (Bahnhof SBB–Euro Airport) finden Reisende auf dem Weg zum Bahnhof auf den Bildschirmen die aktuellen Fahrpläne, auf dem Weg zum Flughafen entsprechend die Abflugzeiten – per Funk vom Visiweb-Server der Ruf AG übermittelt. Die 42 neuen «Flirt»-Züge der SBB werden dereinst ebenfalls mit Visiweb von Ruf ausgerüstet sein.

Dass die Information ein wichtiges, gleichzeitig aber ein heikles Gut ist, betont auch Rolf Hess, Marketingmanager bei der Ruf AG. Vor allem in touristischen Regionen könnten zusätzliche Informationen über Verkehr und Wetter attraktiv sein, doch in Agglomerationen seien «reine Informationen» gefragt. Die Betreiber müssten «spüren», wie viel Informationen der Kunde möchte. «Zu viel Information kann die Fahrgäste auch nerven», sagt Hess.

Die Ascom ist neben ihrem Engagement zusammen mit Softlab bei den SBB mit ihrem Fahrgastinformationssystem «Railvox» seit 1998 auf dem Markt präsent. Ausgerüstet hat Ascom etwa die S-Bahn Stuttgart. In der Schweiz sind die neuen Gelenktriebwagen des Regionalverkehrs Mittelland (RM) mit dem «Railvox»-

System ausgerüstet. Es stützt sich vor allem auf die akustische Information (Mikrofon, Datenbankbeschallung, Notsprechstellen, Innen-, Aussenanzeigen und MP3-Playern, mit welchen für die Fahrgäste Hintergrundmusik abgespielt werden kann).

DEZENTRALE INTELLIGENZ

Einen anderen technologischen Ansatz verfolgt die Precimation aus dem seeländischen Brugg: «iqube» nennen sich die Würfel, die an Haltestellen die verbleibende Wartezeit in Minuten gut sichtbar anzeigen. Das System beruht darauf, dass – im Gegensatz zu anderen Fahrgastinformationssystemen – kein aufwändiges (und teures) so genanntes «rechnergestütztes Leitsystem» nötig ist. Das erst Ende der 90er-Jahre patentierte System setzt auf die «dezentra-

le Intelligenz»: Die Busse «kommunizieren» direkt über die einzelnen «iqubes» an den Haltestellen, die, wie die Busse, mit Sendern und Empfängern ausgerüstet sind. Damit widerspiegeln die Anzeigen die effektive Wartezeit. Gerät ein Bus in einen Stau, wird die verbleibende Wartezeit hochgerechnet. An Haltestellen kann so das Kuriosum auftreten, dass die anfängliche Wartezeit von einer Minute plötzlich auf zwei oder drei Minuten ansteigt. Das vergleichsweise einfache System von Precimation ist vor allem für kleinere und mittelgrosse Städte attraktiv. Neben Biel sind die Würfel in Solothurn in Betrieb, in Chur und Aarau wird «iqube» zurzeit aufgebaut. Auch in Österreich, Deutschland und Belgien setzen verschiedene Städte auf dieses System.

Otto Hostettler

Combinos müssen saniert werden

In der neuen Generation der Siemens-Trams ist der Wurm drin. Die Niederflurtrams «Combino» weisen Sicherheitsmängel auf und mussten in Basel aus dem Verkehr gezogen werden. In anderen Städten, so auch in Bern, müssen die Combinos geröntgt und nachgerüstet werden.



Foto: Bernmobil

Röntgen, untersuchen, sanieren: Combinos in Bern erreichen bald die kritische Laufleistung von 120 000 Kilometern.

17 Städte mit insgesamt 550 Combino-Trams, darunter Basel, Bern, Potsdam, Amsterdam, Melbourne und Hiroshima, befürchten, dass ihre Niederflurtrams ab einer Strecke von 120 000 Kilometern Risse im Wagenkasten aufweisen können. «Die Combinos haben einen Konstruktionsfehler», erklärte im März Ulrich Ritter, Leiter der neu geschaffenen Siemens-Abteilung zur Rettung der Schweizer Combinos. In aussergewöhnlichen Situationen, etwa bei Unfällen, könne es zu Deformationen kommen. Die Befürchtungen: Fensterscheiben könnten bersten, schlimmstenfalls könnte gar die tonnenschwere Dachkonstruktion einstürzen. Die Folge: Weltweit werden seit diesem Tag Combino-Trams mit einer Laufleistung von mehr als 120 000 Kilometern aus dem Verkehr gezogen. Auch in Basel kam es zu einem «Grounding» der Tramflotte: Alle Fahrzeuge blieben in den Depots. Einige der Trams sind inzwischen nach entsprechender Überprüfung wieder in Betrieb genommen

worden, sollen nun jeweils nach 7000 Kilometern erneut unter die Lupe genommen werden.

JUNGE TRAMS IN BERN

Die 15 Berner Combino-Trams sind vergleichsweise jung: Die ersten werden den kritischen Kilometerstand erst im Dezember des laufenden Jahres erreichen. Deshalb kann jetzt schon reagiert und ein weiteres Grounding verhindert werden. Seit Mai 2004 werden an den Berner Combinos neue Lager eingebaut, um den Wagenkasten zu entlasten. Die steifen Lenkungen des Fahrwerks werden durch eine neue Konstruktion mit Dämpfern ersetzt. Vollständige Gewissheit gibt es nicht: «Mit den Entlastungsmassnahmen können Schäden vermieden, aber nicht ausgeschlossen werden», schrieben die Berner Verkehrsbetriebe Bernmobil.

Ab Dezember werden die Fahrzeuge von Spezialisten geröntgt. In den nächsten Jahren schliesslich wird jedes Combino-Tram einzeln in den Siemens-

Werkstätten von Prag oder Krefeld saniert. Dort soll der Wagenkasten durch bauliche Massnahmen verstärkt werden. Siemens-Verantwortliche betonen bei öffentlichen Auftritten, sämtliche Kosten für die Nacharbeiten zu übernehmen.

Der deutsche Konzern musste Ende April einräumen, dass die bekannten Probleme bei den Combino-Trams inzwischen ein grösseres Ausmass angenommen haben als erwartet. Im Geschäftssegment Massenverkehr, zu dem auch die Tramproduktion gehört, hat Siemens im zweiten Quartal Rückstellungen von knapp 300 Millionen Euro vorgenommen. Siemens-Chef Heinrich von Pierer: «Wir haben Teams mit insgesamt 170 Experten bei den Kunden im Einsatz.»

Zu den Ursachen meinte von Pierer, dass die «Belastbarkeit von Aluminiumverbindungen nicht richtig eingeschätzt worden ist». Er bestreitet, dass die Fehler auf Grund von Liefer- oder Margendruck zu Stande gekommen sind. Das Hauptproblem scheint in der 100-prozentigen Niederflurkonstruktionsweise zu liegen, die völlig anders aufgebaut ist als bei traditionellen Trams. Ein grosser Teil der mehr als eine Tonne schweren Technik muss dort auf dem Dach statt unter dem Fahrzeugboden untergebracht werden. Damit wirken starke Kräfte auf die senkrechten Stützen zwischen Türen und Fenstern, die Bodenplatte und Dach verbinden. Die starre Bauweise stellt hohe Anforderungen an Statik, Versteifung und Verbindungsteile, die bei Stössen und Erschütterungen enorme Kräfte aufnehmen müssen.

Sarah Zurbuchen

Tram Bern West: Chance verpasst

153 Mio. Fr. würde die neue Tramverbindung in den Westen von Bern kosten. Jetzt haben die Stimmberechtigten des Kantons Bern den kantonalen Teil davon abgelehnt. Knapp 2220 Stimmen haben den Ausschlag für den folgenschweren Entscheid gegeben. Die Promotoren des neuen Trams – alles, was politisch, wirtschaftlich und gewerkschaftlich Rang und Namen hat – haben es nicht geschafft, die Landbevölkerung vom Nutzen der neuen ÖV-Verbindung in das Entwicklungsgebiet im Westen Berns zu überzeugen. Schlimmer noch, sie hatten den Irrglauben, ihr prominenter Name mache ein echtes Engagement für das zukunftsgerichtete Projekt überflüssig. Der Einsatz beschränkte sich bei den meisten darauf, ihren Namen dem Pro-Komitee herzugeben.

Auf den wirbligen Fuchs mit seiner Neinsagerpolitik reagierten die politischen Mandatsträger im Vorfeld der Abstimmung mit erstaunlicher Passivität. Letztlich war dies nicht nur die falsche, sondern gar keine Antwort auf jemanden, der mit einer Hand voll Jung-SVPlern und Schweizer Demokraten und einem Haufen Halbwahrheiten und Polemik focht. Letztlich hat die etablierte Politik selbst eine Chance verpasst, den Kanton Bern entwicklungspolitisch, verkehrsstrategisch und damit auch wirtschaftlich weiterzubringen. Das macht das Resultat dieser Abstimmung besonders bitter.

Otto Hostettler

Zukunftszüge für Cisalpino

Cisalpino rüstet sich für die Zukunft: Mit 14 neuen Zügen des französischen Konzerns Alstom will Cisalpino den grenzüberschreitenden Nord-Süd-Fernverkehr übernehmen.



Foto: SBB

Die 14 neuen Züge von Cisalpino für die Nord-Süd-Verbindung verkehren teils bis nach Rom.

Im Hinblick auf den geplanten Angebotsausbau auf der Nord-Südachse ab Dezember 2007 haben Trenitalia und SBB einen Ausbau der Beteiligungsverhältnisse bei der gemeinsamen Tochtergesellschaft Cisalpino AG beschlossen. Beide Bahnen besitzen nun je 50 Prozent des Aktienkapitals, die Anteile der BLS Lötschbergbahn AG sowie der Kantone wurden übernommen. Im Zentrum steht sodann die Beschaffung von 14 Neigezügen, erbaut bei Alstom AG für 300 Mio. Euro. Gleichzeitig wird die Cisalpino AG den grenzüberschreitenden Nord-Südfernverkehr vollständig übernehmen.

Bereits seit 13. Juni 2004 laufen die beliebten Verbindungen «Canaletto» (Zürich-Venezia) sowie der «Cinque Terre» (Zürich-La Spezia) zwar weiterhin lokbespannt, aber unter der Flagge von Cisalpino. Neben dem attraktiven äusseren Erscheinungsbild erwartet den Reisenden eine modernisierte Inneneinrichtung und auch der «Cinque Terre» führt wieder einen

Speisewagen. Bei den Fahrplanwechseln vom Dezember 2004 werden dann die Verbindungen von Genf und Basel nach Milano von Cisalpino übernommen, im Dezember 05 folgen noch die restlichen Züge, die via Gotthard in den Süden verkehren.

Auf Dezember 2007 können sich Bahnkunden auf die 14 neuen Züge freuen, die zusammen mit den neun bisherigen Kompositionen ETR 470 praktisch den gesamten Verkehr auf der Nord-Südachse übernehmen werden. Auch die neuen Züge werden mit den Zugsicherungs- und Stromsystemen für Italien, Deutschland und die Schweiz ausgerüstet. Die siebenteiligen Kompositionen erschliessen für die Reisenden neue Reiseziele in Italien. So ist zum Beispiel geplant, eine Komposition auf der italienischen Hochgeschwindigkeitsstrecke bis nach Rom zu führen. Durch die Fahrzeitverkürzungen können die Fahrgäste nach dem Frühstück im Zug das Mittagessen bereits in Rom einnehmen. Es ist vorgesehen, die

neuen Züge nicht überlagernd zum innerschweizerischen Taktverkehr zu führen. Vielmehr haben die Züge den Anforderungen der Reisenden im hochwertigen internationalen Verkehr und gleichzeitig auch den Bedürfnissen der Reisenden im schweizerischen Taktverkehr zu genügen.

Entschieden ist bereits, dass alle neuen Züge einen Speisewagen erhalten – mit einer grosszügigen Küche für Speisen à la minute. Die südländische Gastfreundschaft soll wie heute bereits beim Einsteigen in der Schweiz beginnen. Da die Fenster grösser als bei den heutigen Cisalpino-Zügen sein werden, wird sich auch hier der Reisegenuss steigern. Aber eines ist nicht wertzudiskutieren: Die neuen Züge werden über die Neigetechnik verfügen, und da geht es nicht ohne Kompromisse. Doch die Pro Bahn Schweiz vorliegenden Unterlagen zeigen, dass Techniker und Verantwortliche alles unternehmen, um einen Erfolgsgang zu bauen. Wir sind gespannt.

Edwin Dutler

Forchbahn: Mehr Komfort

Bis November 2004 werden auf der Forchbahn 13 neue Gelenktriebwagen vom Typ Be 4/6 aus dem Hause Stadler ausgeliefert. Die neuen Züge fallen durch eine markante Steigerung des Komforts auf: Mit Niederflureinsteig, 15 cm mehr Beinfreiheit als bisher, Kopfstützen, Klimatisierung und luftgefederten Drehgestellen setzt die Bahn neue Akzente. Gepolsterte Sitze in der Anordnung 2 + 1 für die 2. Klasse bieten einen Komfort, welcher bei vergleichbaren Anschaffungen nicht einmal in der 1. Klasse geboten wird. Und dies für eine maximale Reisedauer von 36 Minuten. Eine Reise mit dieser innovativen Vorortsbahn ist auch landschaftlich zu empfehlen. dut

RBS: «SORRY»-TICKET AUSGEZEICHNET

Auszeichnung für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS): Für das so genannte «Sorry-Ticket» erhielt der RBS den Innovationspreis öffentlicher Verkehr 2003 des Schweizerischen Eisenbahnverbandes und des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS). Das «Sorry-Ticket» garantiert jedem Fahrgast bei einer Verspätung auf dem RBS-Bahn- und Busnetz eine Entschädigung in Form einer Einfahrtkarte – und zwar bereits bei Verspätungen ab 10 Minuten (20 Minuten auf dem Busnetz). Dahinter steht die Idee, eine Garantie auf den Fahrplan zu geben und bei Verspätungen geradezustehen. ohs

Ein Bahnnetz – in der Hand des Bundes

Der Bund soll die Verantwortung für das gesamte Eisenbahnnetz übernehmen. Diese Haltung vertritt Pro Bahn Schweiz in der Vernehmlassung zur Bahnreform 2.

Pro Bahn Schweiz zeigt sich mit den Grundzügen der Bahnreform 2 zufrieden. Insbesondere deshalb, weil das Bundesamt für Verkehr in der nächsten Phase der Bahnreform keine weitere Privatisierung und Liberalisierung vornehmen will. Zum Thema Grundnetz vertritt die Kundenorganisation die Haltung, dass der Bund das gesamte Eisenbahnnetz (ausgenommen Trambahnen und Seilbahnen) übernehmen soll, wie aus der Eingabe von Pro Bahn hervorgeht. Die Struktur der Aufteilung in Privatbahnen und SBB könne nur historisch erklärt werden, schreibt Pro Bahn. Dies habe dazu geführt, dass etwa die Linie Le Day–Le Pont – mit eindeutig lokaler Bedeutung – im Besitz der SBB sei, die Strecke Neuenburg–Bern (mit ihrer sogar internationalen Bedeu-

tung) aber einer Privatbahn gehört, kritisiert Pro Bahn. Sollte es nicht möglich sein, mit der Bahnreform 2 das gesamte Eisenbahnnetz dem Bund zu übergeben, dann favorisiert Pro Bahn jene Lösung, die ein grosses Grundnetz des Bundes vorsieht. In diesem Fall würden nur Eisenbahnlinien mit explizit lokaler Bedeutung dem Ergänzungsnetz zugeteilt (z.B. Emmenthal–Lenzburg, Glarus–Linthal, St. Gallen–Gais–Appenzell).

In der Vernehmlassung äussert sich Pro Bahn Schweiz auch zur Situation des Sicherheitsdienstes. Zur Ausdehnung dieses Bereichs betont Pro Bahn in ihrer Eingabe: «Wir sind entgegen den Aussagen in der Vorlage immer noch der Ansicht, dass mit begleiteten Zügen dem Vandalismus Einhalt geboten

werden könnte.» Und: «Wir legen Wert auf eine Transportpolizei, die auch kundendienstliche Anliegen (Fahrplanauskunft, Billetverkauf) besorgt.» Den Einsatz von Schusswaffen beim Sicherheitspersonal der Bahnen lehnt Pro Bahn ab. Ausserdem fordert die Kundenvertretung, dass sich Transportunternehmen, die Anschluss an andere Unternehmen herstellen (und nicht nur für den Wintersport betrieben werden), dem direkten Personenverkehr anschliessen sollten. Damit müssten sie auch das Halbtax- und Generalabonnement anerkennen. Denn es ist aus der Sicht von Pro Bahn Schweiz wenig verkehrsfördernd, wenn sich der Kunde bei einer Übergangsstation zuerst wieder am Schalter nach dem günstigsten Tarif erkundigen muss. **ohs**



Foto: VBZ

VBZ-«Sänfte»

Im Monatsrhythmus nehmen die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) total 22 umgebaute Fahrzeuge in Betrieb (Typ Tram 2000). Diese wurden am Gelenk getrennt, und ein 7,5 Meter langer Mittelflurteil wurde eingesetzt. Es entsteht so eine Art Sänfte mit 18 zusätzlichen Sitzplätzen und einem stufenfreien Einstieg. Hergestellt werden diese «Sänften» durch die Winpro AG in Winterthur – zu unserer Befriedigung auf dem geschichtsträchtigen «Loki-Areal». **DUT**

Mit der «Welle von Bern» gegen Kapazitätsengpässe

Auf der Westseite des Bahnhofs Bern entsteht eine neue Passerelle mit Zugang zu den Gleisen. Doch bis der Engpass behoben ist, müssen sich Bahnkunden gedulden.

Rund 80 Millionen Franken investieren die SBB in die Leistungssteigerung des Bahnhofs Bern. Obwohl bereits seit April 2003 gebaut wird, sind die Veränderungen erst seit Anfang 2004 sichtbar. Am augenfälligsten sind die Perronverlängerungen um bis zu 150 Meter Richtung Westen. Zudem werden Weichen ausgebaut und Fahrleitungen neu gesetzt. Die Reisenden müssen deshalb zurzeit öfters Gleisänderungen in Kauf nehmen. «Die Ausbauarbeiten bei laufendem Bahnbetrieb sind minuziös geplant und sehr anspruchsvoll», sagte SBB-Projektleiter Rudolf Burri vor

der Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn Schweiz. Dank den längeren Perrons werden in Bern künftig Fernverkehrszüge von bis zu 410 Metern Länge halten. Bereits zum Fahrplanwechsel Ende Jahr werden die Perrons 2 und 3 in Betrieb sein. Die Verlängerung des ersten Perrons wird aber erst 2005 abgeschlossen werden. Mit dem neuen Fahrplan wird der Bahnhof Bern neu täglich von 1533 Zügen frequentiert. Heute sind es 1248 Züge. Weil damit auch wesentlich mehr ÖV-Benutzer von den Zügen ins Stadtzentrum gelangen werden, wird nun auf der Westseite eine

neue, leistungsfähige Passerelle gebaut. Die «Welle von Bern» wird die heutige Passerelle unterhalb der Schanzenbrücke ersetzen, die eine weitere Personenfrequenzsteigerung nicht mehr bewältigt hätte. Die neue Passerelle (mit Liften und Rolltreppen) wird bereits mit dem Fahrplanwechsel Ende Jahr in Betrieb genommen. Mit der neuen Passerelle wird auch die verkehrstechnische Situation auf der Schanzenbrücke angepasst (breitere Trottoirs, Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlage, Bushaltestellen etc). Das Gesamtprojekt soll im August 2005 abgeschlossen sein. **blb**



Foto: Bernhard Ledermann

Vor der «Welle» eine Baustelle: Bahnhof Bern, Seite Schanzenbrücke.

Pro Bahn will keine «Crossair»-Zustände auf der Schiene

Im öffentlichen Verkehr dürfen in der Schweiz punkto Sicherheit niemals Zustände wie auf der Strasse oder im Luftverkehr herrschen. Pro Bahn Schweiz wird in einer Phase unaufhörlicher Privatisierungen wachsam bleiben.

Die technische Sicherheit des schweizerischen öffentlichen Verkehrs wird weiter über die Landesgrenzen als gut anerkannt. Dies gilt sowohl für die SBB als auch für die Privatbahnen. Dafür sorgt neben einem für dieses Thema sensibilisierten Management in den Bahnunternehmungen auch die Gewerkschaften. Diese sind es denn auch, der bei diesem Thema überhaupt keine Kompromisse eingehen wollen. Dies zum Wohl und zur Sicherheit der Fahrgäste.

In der privatisierten und

«shareholderbezogenen» Welt sieht die Sache etwas anders aus. Dies zeigt der offizielle Bericht des Büros für Flugunfalluntersuchung über den Absturz der Crossair-Maschine im Jahre 2001. «Im Bestreben, kostenbewusst zu operieren (...), wurden Vorgaben grosszügig ausgelegt», heisst es im Bericht. Und nicht bei allen Flugbesatzungen sei das «erforderliche Sicherheitsbewusstsein» erzeugt worden. Für ein Unternehmen mit 80 Flugzeugen sei die Flugsicherheitsabteilung «beschei-

den» ausgerüstet gewesen. Wenn eine Schweizer Amtsstelle solche Formulierungen verwendet, müssen die Verhältnisse betreffend Sicherheit katastrophal gewesen sein. Aber wer die Einstellung der Herren Moritz Suter und André Dosé kennt, wundert sich nicht. Bei der ehemaligen Crossair hat ja Moritz Suter nur schon die Bildung einer internen Personalkommission verhindert. Profitmaxime war alles.

Pro Bahn Schweiz fordert deshalb, dass gerade wegen

der unaufhörlichen Privatisierungen – insbesondere beim Gütertransitverkehr durch die Schweiz – für alle Anbieter jeweils die gleich rigorosen Sicherheitsrichtlinien gelten und diese insbesondere durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) kritisch beachtet werden. Zusammen mit den Gewerkschaften werden wir das Management aller Anbieter genau beobachten und sicherstellen, dass auf der Schiene niemals Zustände wie auf der Strasse und in der Luft herrschen werden. **duT**

Arbeiten für die optimierte S-Bahn Bern

Gleich an mehreren Orten auf dem Berner S-Bahn-Netz werden derzeit umfangreiche Bauarbeiten durchgeführt. Damit wird die Optimierung der S-Bahn ermöglicht.

Mit dem neuen Fahrplan Ende 2004 kommen auch die Benutzer der S-Bahn Bern in den Genuss eines dichteren Fahrplans. Damit dieses Angebot reibungslos umgesetzt werden kann, gleichen mehrere Äste einzelner S-Bahn-Linien einer Grossbaustelle. Pro Bahn Sektion Espace Mittelland hat sich auf verschiedenen Baustellen umgesehen. So werden etwa zwischen Worb und Emmenmatt drei Doppelspurinseln von insgesamt 10 Kilometer Länge erstellt. So soll dereinst das Verkehrsaufkommen zwischen Bern und Langnau gemeistert werden.

UMBAU IN KÖNIZ...

Auf dem S2-Südast (ehemalige Bern-Schwarzenburg-Bahn) wird ebenfalls eifrig gearbeitet. So wird die Bahnstation von Köniz zurzeit total

umgebaut. An Stelle des heutigen Gleises 3 entsteht ein neues Aussenperron 2. Dieses Perron kann von der Station aus bequem durch die behindertengerechte Personenunterführung erreicht werden. Änderungen gibt es auch auf der Linie Bern-Neuenburg und auf der Broyetallinie. Dort wird der Bahnhof Kerzers für die Zukunft aufgerüstet.

...UND IN KERZERS

Ab Mitte Dezember verkehren auf der S5 Bern-Kerzers im Stundentakt Flügelzüge, die aus zwei NINA-Triebwagen bestehen. In Kerzers werden sie auseinander gekoppelt. Während der vordere Teil seine Fahrt Richtung Neuenburg fortsetzt, fährt der hintere Teil nach Murten-Payerne. Entsprechend erhöht und verlängert werden

auf dem Bahnhof Kerzers die Perronkanten. Mit der Modernisierung des Bahnhofs Kerzers wird das mechanische

Stellwerk von 1896 überflüssig. Die neue Relaisstation wird künftig von Bümpliz Nord aus gesteuert. **blb**



Foto: Bernhard Ledermann

Totalumbau der Station Köniz: Kunden von Berns grösster Vorortsgemeinde profitieren künftig von einer Personenunterführung.

Irrlauf im Tarifdschungel der Verkehrsverbände

Wer von Zürich ins Kloster Einsiedeln fahren will, benötigt zwei Billette. Wer aber vom Kloster Einsiedeln nach Zürich fahren will, benötigt vier Billette – und zahlt erst noch mehr. Das System der Tarifverbände in der Schweiz treibt seltsame Blüten.

Ein Billett von Zürich nach Einsiedeln zu lösen, sollte eigentlich keine schwierige Aufgabe sein. Weit gefehlt: Denn in Schindellegi endet der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), und gleichzeitig beginnt der Schwyzer Verbund. Dort prallen auch zwei ganz verschiedene Welten aufeinander. Innerhalb des ZVV gilt die Devise «ein Ticket für alles». Gewohnheitsmässig könnte beispielsweise Herr Muster erst ein ZVV-Billett bis an die Tarifgrenze lösen. Spätestens ab Schindellegi benötigt er nun aber ein zweites Billett, um etwa zum Kloster Einsiedeln zu gelangen.

Komplizierter ist es in der Gegenrichtung: Will beispielsweise Herr Frei vom Kloster Einsiedeln nach Zürich fahren, benötigt er für die Fahrt vom Kloster zum Bahnhof das erste Ticket. Am Bahnhof löst er dann bis Schindellegi ein Ticket des Tarifverbunds Schwyz (TVSZ) und zusätzlich ein Ticket des ZVV. Da der Schwyzer Verbund keine eigentlichen

Retour- oder Billette mit einer Gültigkeitsdauer von 24 Stunden kennt, benötigt er für die Fahrt zurück ab Schindellegi erneut ein Ticket. Doch dieses muss er auf dem Heimweg in Wädenswil noch entwerfen. Sonst muss er mit einem Zuschlag von 80 Fr. rechnen. Fazit: Nur weil Herr Frei für die gleiche Reise wie Herr Muster einen anderen Ausgangspunkt wählt, muss er statt zwei gleich vier Billette kaufen.

PECH FÜR DIE EINEN

Doch damit nicht genug: Das System wirkt sich auch preislich aus (2. Klasse mit Halbtax):

Herr Muster	Herr Frei
9-Uhr-Pass ZVV:	
Fr. 10.–	Fr. 10.–
Anschluss ZVV zum Kloster:	
Fr. 4.90	
Ticket TVSZ 3 Zonen:	
	Fr. 5.20
Postauto zum Bahnhof:	
	Fr. 2.60
Total	Fr. 14.90
	Fr. 17.80

Mit einer anderen Variante wird die Situation völlig absurd: Herr Frei überlegt sich, am Donnerstag erneut nach Zürich zu fahren, und verlangt am Schalter ein möglichst einfaches Billett (ohne Tram): Einsiedeln Kloster–Zürich, retour: Fr. 18.80. Dieses Billett ist nun «am Stück», kostet allerdings auch mehr und bietet weniger, da es nach dem Normaltarif berechnet wurde.

Der Grund für die teilweise absurden und wenig kundenfreundlichen Preisdifferenzen liegt bei den beiden Verbänden (ZVV und TVSZ). Diese unterscheiden sich in Bezug auf das Ticketangebot sehr. Als Beispiel kann in der Zone Einsiedeln des TVSZ nur gerade die SOB benutzt werden, das Postauto (sogar innerhalb Einsiedelns) gehört nicht zum Verbund. Andererseits muss jeder Bahnhof die lokalen Tarifangebote verkaufen. In Einsiedeln muss deshalb für die Fahrt nach Schindellegi zwingend ein 3-Zonen-Ticket des TVSZ

verkauft werden, das Fr. 2.60 kostet (Halbtax). Der Kollege in Zürich jedoch kann «nur» den eigenen Verbund verkaufen (ZVV) und greift für diese Strecke auf den Normaltarif zurück. Kostenpunkt mit Halbtax: Fr. 2.30. Damit nicht genug: Auf Grund der verschiedenen Angebote des ZVV kommt je nach Uhrzeit und Fahrziel der 9-Uhr-Pass, ein Einzelbillett oder eine Tageskarte in Frage.

Der Tarifwirrwarr hängt also in erster Linie damit zusammen, wie die Kantone ihren Regionalverkehr planen. Und da trifft man die vielfältigsten Modelle an. Der Kanton Aargau ist gleich in zwei Verbände aufgeteilt: einerseits in den eigentlichen Aargauer Verbund («A-Welle») und andererseits mit den benachbarten Kantonen Solothurn und Basel in den Tarifverbund Nordwestschweiz (TWN). Vor allem der TWN ist sehr praktisch, da er keine Kantonsgrenzen kennt, sondern die Stadt Basel mit ihrem Einzugsgebiet umfasst. Folglich könnte man sagen, es wäre in unserem Beispiel klüger, Einsiedeln dem ZVV anzugliedern, wie bereits mit einem Teil des Kantons Schwyz geschehen.

Was wäre aber sinnvoll? Persönlich bin ich der Meinung, man sollte die ganze Schweiz in Zonen aufteilen und so einen einzigen grossen Tarifverbund schaffen. So könnte man x-beliebig von A nach B fahren, am Bahnhof aussteigen und den lokalen Bus oder die Strassenbahn benutzen, alles wäre im Billett inbegriffen. Ob dies aber je möglich wird, ist fraglich. Auch wenn mit dem Projekt «Easy Ride» bereits ein Versuch in diese Richtung unternommen wurde. **René Dürig**

Reaktivierung des Belfort-Anschlusses?

In einer politisch gesehen einmaligen Aktion treten die Kantone Bern und Jura gemeinsam auf: Sie fordern vom Bundesrat die Wiederherstellung der Bahnlinie Biel–Delsberg–Belfort.

Die Linie Biel–Delsberg–Belfort fehlte in der Liste der Bahnausbauten, die der Bundesrat Anfang Jahr präsentierte – zum Ärger der Kantone Bern und Jura: Denn um die rund 100 Kilometer lange Verbindung wieder zu eröffnen, ist nur die Elektrifizierung des 20 Kilometer langen Abschnitts zwischen der Schweizer Grenze und Belfort nötig sowie der Ausbau von Kreuzungstellen auf Schweizer Boden.

Weil aber Frankreich 2006 mit dem Bau TGV Rhein–Rhône beginnen wird, drängt sich auch die Wiederinbetriebnahme der Strecke Biel–Delsberg–Belfort auf. Denn die Linie würde sich mit der neuen TGV-Strecke im neuen TGV-Bahnhof Meroux unweit von Belfort kreuzen. Entsprechend kritisieren nun die beiden Kantone Bern und Jura sowie die Städte Biel und Delsberg den Bundesrat: «Es wäre

unlogisch, wenn die Schweiz vom Bahnanschluss an den einzigen neuen grenznahen TGV-Bahnhof nichts wissen wollte» – trotz der 300 000 Einwohnerinnen und Einwohner auf Schweizer Seite, die in hohem Masse vom Export leben. «Es verwundert, dass der Bundesrat ein Projekt mit einem dermassen guten Preis-Leistungs-Verhältnis unberücksichtigt liess», schreiben die beiden Kantone. **ohs**

Güterverkehr: Zu langsam und zu unpünktlich

Ginge es nach dem Willen des Volkes, würde die Bahn Jahr für Jahr ihren Anteil am Güterverkehr (Modal Split) erhöhen – die Stimmberechtigten stimmten der Alpen-Initiative zu, der Einführung der LSVA und dem Bau der beiden Basistunnels (Neat). Aber so einfach scheint es nicht zu sein. Eine Analyse.

In der Theorie sieht alles so einfach aus: Man wünscht sich eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene, garniert den Wunsch mit ein paar (nicht ganz billigen) Zutaten, und schon wird der Wunsch Realität. Leider liegen Theorie und Praxis wie so oft im Leben etwas weiter auseinander. Die Gründe sind vielfältig, und es wäre wohl vermessen, das Gesamtproblem auf kleinem

men partizipieren konnten, sind das Angebots-, das Qualitäts- und das Kostenproblem.

DAS ANGEBOTSPROBLEM

Wenn davon gesprochen wird, dass der Bahnanteil in den letzten 30 Jahren dauernd geschrumpft ist, heisst das nicht, dass die Bahnen immer weniger Güter transportiert haben. Vielmehr ist die Menge der klassischen Bahn-

spielt es bei einem Kraftwerk keine grosse Rolle, ob die zu verfeuernde Kohle zwei oder drei Tage unterwegs ist, solange jeden Tag genügend Kohle angeliefert wird. Ganz anders verhält es sich mit «einmaligen» Gütern: Es handelt sich dabei um Güter, die auf Wunsch eines Kunden versandt werden, und deren Eigenschaften unterscheiden sich bei jeder Bestellung. Hier spielt die Geschwindigkeit eine wichtige Rolle. Bei Paketen der Post beispielsweise ist es wesentlich, dass die heute aufgegebenen Pakete morgen ankommen, und es genügt nicht, dass jeden Tag irgendwelche Pakete ankommen – logisch. Aber auch bei vielen anderen Gütern – Stahlrollen, Blumen oder Chemikalien – handelt es sich eben nicht um Massenware, sondern um unterschiedliche Einzelbestellungen verschiedener Kunden.

Aus diesem Grund besteht heute bei vielen potenziellen Kunden bereits in der Planungsphase ein Problem: Die Bahnen sind beim besten Willen nicht in der Lage, ein logistisch befriedigendes Angebot zu machen – sie sind zu langsam. Die Problematik bei der Erarbeitung eines Fahrplanes liegt bei der Prioritätenregelung. Um die Züge entsprechend schnell zu machen, müssten in erster Priorität alle langläufigen Züge geplant werden. Das heisst, EC, IC und internationale Güterzüge hätten bei der Fahrplangestaltung Vorrang, erst in zweiter Linie würden die Interregio, Regionalzüge und S-Bahnen in den Fahrplan integriert. Heute ist es allerdings umgekehrt: Nach den EC und IC werden die

Interregio, S-Bahnen und Regionalzüge geplant, erst ganz am Schluss folgen die Güterzüge. In der Praxis führt dies dazu, dass Güterzüge oft hinter Regionalzügen herfahren müssen. Die Folge: Von Norditalien zu den Nordseehäfen ist ein Güterzug fast 24 Stunden länger unterwegs als ein Lastwagen. Verkehren in einem Ballungsraum zu den Hauptverkehrszeiten so viele Züge einer S-Bahn, dass keine Gütertrassen mehr bleiben – dann bedeutet das für den Güterverkehr: Fahrverbot.

DAS QUALITÄTSPROBLEM

Ist die Planungshürde übersprungen und der Vertrag mit dem Kunden unterschrieben, sollte eigentlich nichts mehr schief gehen. Aber leider agieren auch in der operativen Phase die meisten Infrastrukturen nach der oben erwähnten Prioritätenregelung. Die Konsequenzen sind verheerend: Verkehren in einem Ballungsgebiet mit dichtem Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr diese Züge aus irgendeinem Grund nicht nach Fahrplan, werden ganz einfach die Güterzüge auf ein Nebengeleise gestellt (obwohl sie pünktlich unterwegs gewesen wären). Sie werden erst dann weitergelassen, wenn sich die Lage im Bahnnetz stabilisiert hat – was manchmal dauern kann. Verspätungen von über einer Stunde lassen sich meist nicht mehr aufholen, ja, sie wachsen mit zunehmender Distanz noch an. Die verständlichen Klagen der Wirtschaft, die Güterzüge seien zu oft um mehrere Stunden verspätet, Fortsetzung Seite 11



Foto: Daniel Bertschi

Allzu oft auf dem Abstellgleis statt auf der Überholspur: Güterzüge, hier in Brig.

Raum darstellen und womöglich auch noch widerspruchsfrei lösen zu wollen. Ganz abgesehen davon muss auch die Frage nach der Sinnhaftigkeit aller Transporte gestellt werden. Allerdings gibt es in der heutigen Lage nur zwei Möglichkeiten: Resignation – und damit eine weitere Zunahme des Lastwagenverkehrs – oder die Verbesserung der Bahnleistungen.

Die Hauptgründe, weshalb die Bahnen bisher nicht in grösserem Masse am stetig wachsenden Güteraufkom-

güter (Massengüter über lange Distanzen) in etwa konstant geblieben, hingegen erhöhte sich das Transportvolumen bei Halbfertig- und Fertigerzeugnissen durch die zunehmende Arbeitsteilung massiv. Davon haben die Bahnen bisher nur einen kleinen Teil ergattern können, und dies nicht ohne Grund.

Bei vielen Massengütern kommt es nämlich nicht darauf an, wie schnell die Waren unterwegs sind, es genügt, dass sie regelmässig am Zielort eintreffen. Beispielsweise

Fortsetzung von Seite 10

brauchen daher nicht weiter erläutert zu werden.

DAS KOSTENPROBLEM

Das Kostenproblem ist dadurch gekennzeichnet, dass sich der Güterverkehr rechnen soll, das heisst, die Bahnen können ihre Kosten decken und der Kunde akzeptiert die Preise. Ansätze, um die Rentabilität zu verbessern, gibt es mehrere: Kostenreduktionen, Preiserhöhungen oder Kombinationen davon.

Bevor man sich dem Thema Kostenreduktion widmet, müssen die genauen Produktionskosten bekannt sein. Bei einem kompletten Zug durch die Schweiz (und dies ist noch der einfachste Fall) machen



Dunkle Nacht über dem Güterverkehr.

Foto: SBB

die Infrastrukturbenutzungsgebühren (Trassen) rund einen Drittel der Kosten aus, rund die Hälfte der Kosten ist für Lok und Lokführer vorzusehen und der Rest setzt sich aus Grenzbehandlung, Wagenkosten und Dispositionsaufwand zusammen.

Bei den Trassenkosten kann eine einzelne Bahn

nichts verändern, sie sind durch das Bundesamt für Verkehr vorgegeben. Allenfalls können die Trassen so gelegt werden, dass möglichst wenig Lokfahrten entstehen – sofern dies noch mit dem Kundenwunsch unter einen Hut gebracht werden kann und falls es zu dieser Zeit überhaupt noch freie Trassen hat. Am meisten liesse sich wahrscheinlich sparen, wenn man möglichst lange, schwere Züge zusammenstellen würde statt mehrere kurze. Doch dieser Schluss ist zu kurz gegriffen. Leider ist der Trassenpreis heute so aufgebaut, dass neben einer relativ bescheidenen Grundgebühr (–.40 pro km) für jede zusätzliche Tonne gleich viel bezahlt werden muss – die Trassenkosten steigen linear mit dem Zugsgewicht. Dies verwundert nicht nur die Kunden, sondern führt auch dazu, dass keinerlei Anreiz besteht, schwere Züge zu bilden, um Trassen für zusätzlichen Verkehr freizubekommen.

Beim grössten Kostenblock, der Traktion (Lok, Lokführer), müsste auch das grösste Einsparpotenzial zu finden sein. Beispielsweise kosten die neuen Loks von SBB Cargo (Re 482) und BLS Cargo (Re 485) fast 35 Prozent weniger als die Lok 2000 (Re 460/465). Doch neben einem günstigeren Anschaffungspreis müssen die Leistungen pro Zeiteinheit erhöht werden, das heisst, es müssen in derselben Zeit mit derselben Anzahl Loks und Lokführer mehr Leistungen erbracht werden. Neben dem Verzicht auf den Lokwechsel an der Grenze sollten auch innerhalb eines Landes während des Tages (wo die Güterloks tendenziell weniger genutzt werden) mehr Züge gefahren werden können. Allerdings hat es durch den Vorrang der Personenzüge kaum mehr freie Trassen, oder aber

die Fahrzeiten sind so lang, weil sich der Güterzug an jedem zweiten Bahnhof überholen lassen muss. Dies wiederum lässt die Lokführerkosten in die Höhe schnellen und ist daher nur bedingt wirksam.

Auch die übrigen Kostenelemente können optimiert werden, allerdings führen selbst grosse prozentuale Reduktionen bei den Gesamtkosten nicht zu einem spürbaren Effekt. Preiserhöhungen liegen meistens nicht drin, weil dadurch die Gefahr der Verlagerung auf die Strasse besteht.

FAZIT

Wenn der Eisenbahngüterverkehr in Zukunft die ihm zugeordnete Rolle spielen soll, benötigt er Voraussetzungen, die es ihm erlauben, diese Rolle auch zu spielen. Das Ressort Güterverkehr schlägt deshalb folgende Anpassungen vor:

- **Prioritätenregelung:** In der Planungsphase auf den Haupttransitachsen Gleichstellung des Güterverkehrs mit dem Personenverkehr
- **Festlegung einer Mindestanzahl von Trassen pro Stunde** für den Güterverkehr (analog Regionalverkehr, abgestuft nach dem Verkehrspotenzial)
- **in der operativen Phase Gleichstellung aller Verkehre:** pünktliche Züge werden pünktlich weitergeleitet, verspätete, sobald es Platz hat, unabhängig davon, ob es Personen- oder Güterzüge sind
- **Trassenpreissystem:** Das bisherige, lineare Trassenpreissystem ist durch ein degressives zu ersetzen, das schwere Zügen attraktiver macht (leichte Züge werden teurer, schwere günstiger)

Pro Bahn Schweiz, Ressort Güterverkehr

Swiss: Kommt das gut?

Ausgerechnet ein bei der Deutschen Bahn gescheiterter Manager wird neuer operativer Chef der Schweizer Fluglinie Swiss. Die Welt steht verkehrt: An einer Medienkonferenz wurde der ehemalige Manager der Deutschen Bahn, Christoph Franz, mit den Worten vorgestellt: «Der Verwaltungsrat hat sich für Franz entschieden, weil er den Menschen ins Zentrum stellt und vor allem, weil er die Kunden wirklich versteht.»

Jetzt versteht Pro Bahn Schweiz die Swiss nicht mehr. Es war doch erwiesenermassen Franz, welcher das unbrauchbare Preissystem der Deutschen Bahn monatelang stur verteidigt hat und auf die Kunden überhaupt nicht hören wollte. Sogar als die Zahl der Reisenden bedrohlich zurückging, hat er jede Verbesserung abgelehnt. Erst seine Entlassung führte dann zur totalen Überarbeitung des umstrittenen Preissystems der Deutschen Bahn.

Was geschieht nur mit unserer Fluggesellschaft Swiss? Ein holländischer Verwaltungsratspräsident setzt einen gescheiterten Manager aus Deutschland als CEO ein. Man kann sich fragen, zu welchem Zeitpunkt Herr und Frau Schweizer wieder zum Zug kommen werden: Wohl erst dann, wenn durch die desolante finanzielle Lage wieder Steuer-gelder nötig werden. dut

Mehr als eine Vision: Trambahn Schaffhausen

Gute Ideen liegen manchmal nicht fern: Der Agglomerationsverkehr von Schaffhausen könnte mit einer vollständig neuen Organisation wesentlich attraktiver und vor allem effizienter gestaltet werden – mehrheitlich auf dem heutigen Schienennetz. Die Lösung könnte Trambahn heissen. Eine Vision von Pro Bahn Schweiz.

Der Agglomerationsverkehr des Kantons Schaffhausen könnte ohne grundsätzlich neue Streckenabschnitte wesentlich verbessert werden. Einzig mit einer Optimierung des bestehenden Schienennetzes könnten markant attraktivere Reisezeiten erreicht werden. Dies zeigt eine Analyse von Pro Bahn Schweiz. Diese Idee wurde zwar noch nicht bis ins Detail ausgearbeitet. Mit der Präsentation der ersten Abklärungen im «InfoForum» will Pro Bahn Schweiz einen Anstoss geben, mit Visionen an der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs zu arbeiten. Ob aber die hier präsentierte Möglichkeit einer künftigen Organisation des öffentlichen Agglomerationsverkehrs jemals verwirklicht wird, hängt im Wesentlichen vom Mut und vom Willen der Politiker und der Bevölkerung ab.

HEUTIGER ZUSTAND

Wenn man die heutige Verkehrssituation des Kantons Schaffhausen betrachtet, stellt man Folgendes fest: Das Klettgau wird durch eine Bahnlinie der Deutschen Bahn (DB) bedient, gleichzeitig verkehren auch Busse der DB und Busse des Regionalverkehrs Schaffhausen. Das Klettgau ist also gut erschlossen. Was aber fehlt, sind umsteigefreie Verbindungen oder kurze Umsteigemöglichkeiten in die anderen Kantonsteile: Richtung Stein am Rhein, Ramsen, Hemishofen oder auch ins benachbarte Zürcher Weinland.

Beispiel 1, von Dachsen nach Ramsen: Die Fahrt dauert heute 1 Stunde und 12 Mi-

nuten. In Schaffhausen muss der Reisende 20 Minuten warten.

Beispiel 2, von Beringen nach Rafz: Die Fahrt dauert zwischen 48 und 63 Minuten. Könnte man beim Knoten Bad. Bahnhof Neuhausen umsteigen, würde die Reisezeit um 10 Min. verkürzt werden.

Beispiel 3, von Schaffhausen nach Industrie Rundbuck Neuhausen: Die heute rund 20 Minuten dauernde Reisezeit würde noch rund 8 Minuten betragen.

Beispiel 4, von Schaffhausen nach Hemishofen: Die Fahrt dauert heute rund 40 Minuten, wäre aber in ca. 20 Minuten zu bewältigen.

Fazit: Mit direkten Verbindungen könnten die Reisezeiten von mehreren Strecken massiv verkürzt werden. Mit Leichtigkeit lassen sich auch ähnliche Beispiele im grenzüberschreitenden Verkehr finden.

VERKEHRSTRÖME

Die Stadt Schaffhausen, das Klettgau oder andere Kantonsteile sind punkto Verkehrsströme mehrheitlich nach Zürich und Winterthur ausgerichtet. Gleichzeitig sind auch Verkehrsströme in einige wichtige Industriegebiete des Kantons zu verzeichnen. So etwa die SIG Pack in Beringen, die Industrie Rundbuck in Neuhausen, Herblingen etc.

Die Industrie ist zum Teil an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Auffallend ist aber, dass die Bahn in den meisten Fällen dicht an diesen Industriegebieten vorbeifährt.

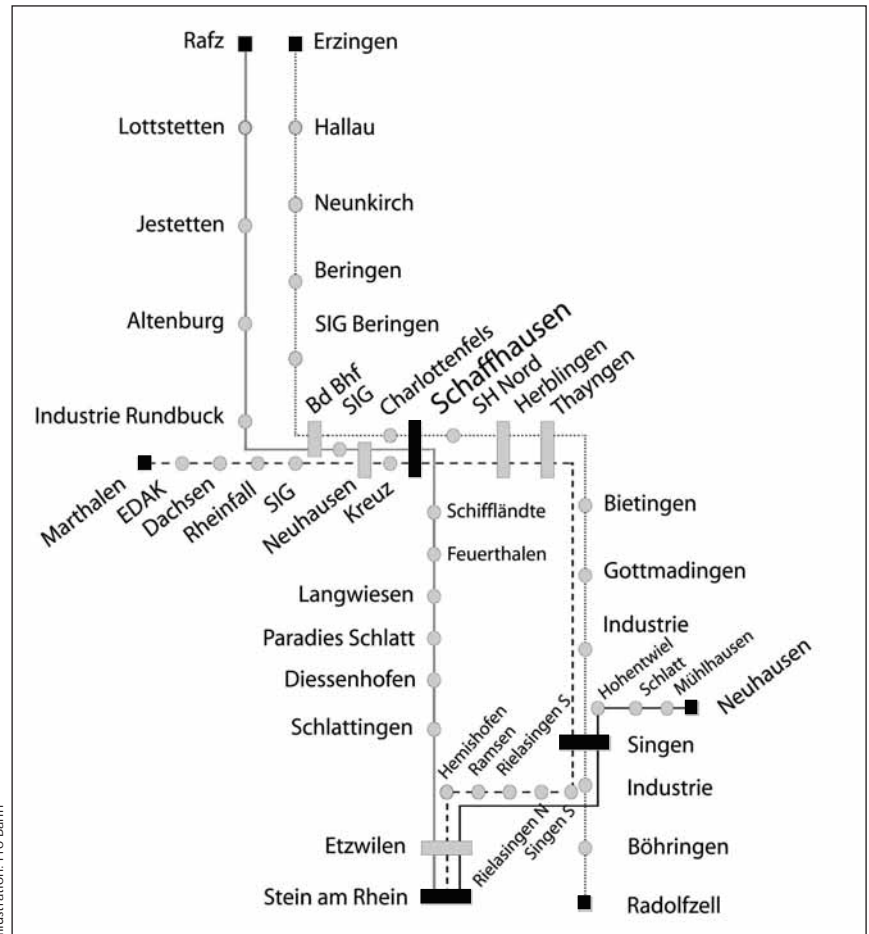


Illustration: Pro Bahn

Mehr als Gedankenspiele: So könnte dereinst eine kundenfreundliche Stadtbahn Schaffhausen aufgebaut sein.

INVESTITIONEN

Hauptsächlich investierte der Kanton Schaffhausen in den letzten Jahren in die Strassen. Sei es der Engekreisel (wobei der Nutzen in Frage gestellt wird), Galgenbucktunnel etc. In die Bahninfrastruktur investiert wurde etwa bei den Bahnhöfen Neuhausen und Schaffhausen.

Doch der Verkehr in und um Neuhausen und Schaffhausen wird mit der heute praktizierten Investitionsstrategie nicht wesentlich zurückgehen. Im Gegenteil: Wo neue Strassen entstehen, entwickelt sich erfahrungsgemäss auch zusätzlicher Verkehr. Ziel sollte es aber sein,

dass der Strassenverkehr nicht noch weiter zunimmt. Nur so erhalten die Einwohner in den betroffenen Gemeinden mehr Lebensqualität.

Hier könnte die Vision ansetzen: Die Idee von Pro Bahn Schweiz heisst Trambahn Schaffhausen. Die Trambahn Schaffhausen soll die wichtigsten Punkte und Regionen des Kantons noch besser an den öffentlichen Verkehr anbinden und besser verknüpfen. Im Vordergrund stehen die Industriegebiete in Beringen, Schaffhausen, Neuhausen, Singen. Aber auch die Tourismusgebiete Stein am Rhein, Rheinfall, Hohentwiel müssten in das Netz integriert werden.

Fortsetzung Seite 13

Fortsetzung von Seite 12

Spruch: Kürzere Reisezeiten für Berufspendler, mit gleichzeitiger Integration der Tourismusreisenden. Mit einer Trambahn können neue einfache Haltestellen in diversen Gebieten realisiert werden. Auch sind neue Umsteigepunkte möglich. Zum Beispiel Bad. Bahnhof in Neuhausen. Hier könnte eine Umsteigemöglichkeit von der Deutschen zur Schweizerischen Bahnstrecke realisiert werden. Dabei ergibt sich gleichzeitig ein neuer Zugang zum Rheinfall und der Industrie Neuhausen.

Die Idee Trambahn besticht auch am Beispiel Herblingen: Wird das Industriegleis benützt, ergibt sich die Möglichkeit einer neuen Haltestelle in der Nähe des Kinopolis und der Industrie. Interessant ist dabei, dass hier eine bestehende Gleisanlage genutzt werden könnte. Das Industriegleis führt an der Firma Marquardt, Ecomal und anderen vorbei: Eine optimale Anbindung auch an diese Industrie durch

Singen. Dies dürfte eine grössere Investition sein. Mit einer Trambahn könnte auch der Verkehr entlastet werden. Als Fahrzeuge kämen normalspurige Trams in Frage. Damit wäre auch ein kundenfreundlicher Einstieg (Niederflur) möglich.

KOSTEN

Die Frage der Kosten wurde bisher weder umfassend abgeklärt, noch können sie bereits geschätzt werden. Pro Bahn beabsichtigt, die Vision Trambahn mit einer konkreten Machbarkeitsstudie zu prüfen. Leider zeigte bisher keine Firma im Raum Schaffhausen Interesse, eine solche Studie mitzufinanzieren. Mehr noch: Die meisten Firmen liessen eine entsprechende Anfrage von Pro Bahn unbeantwortet.

Gemessen an den Kosten für aktuelle Strassenbauprojekte (Galgenbuckeltunnel), müsste aber eine Trambahn Schaffhausen finanzierbar sein. Selbstverständlich handelt es sich bei der Vision Trambahn um ein Projekt, das erst mittel- oder langfristig realisiert werden könnte. Weil aber im Kanton Schaffhausen sowohl Industriebetriebe (Aufträge) als auch Einwohner von einem attraktiveren öffentlichen Verkehr profitieren würde, drängt Pro Bahn auf eine Weiterverfolgung der Idee.

WIE WEITER?

Um die Idee einer Trambahn zu realisieren, müsste der Kanton bereit sein, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die Vor- und Nachteile aufzeigen würde. Die Industrie könnte das Projekt unterstützen, indem sie Anreize schafft, damit ihre Mitarbeiter und Mitarbeite-



Bestehende Geleise, schlecht genutzt: Beispiel Bietingen.

rinnen das neue Angebot auch tatsächlich benützen.

Im jetzigen Zeitpunkt wäre eine Mitfinanzierung der Studie durch die Industrie sicher zu begrüssen. Wäre

doch die Finanzierung des Projekts Rheinfallfelsen (Einpäckaktion eines Künstlers) durch die SIG mit 1 Mio. Fr. ebenfalls möglich gewesen.

Thomas Lendenmann



Schlecht genutzt, Ausbau möglich: Gleisende in Singen (bei Georg Fischer AG).

weitere Haltestellen. Die grösste Knacknuss ist die Wiedereinführung des Industriegleises in die Linie nach



LAWO
MARK IV IDS-Group

LAWO ist einer der grössten Anbieter von Fahrgastinformations-Systemen in Europa.

Die Welt ist mobil – LAWO geht mit.

- Mobile Fahrtziel-Anzeigen in Kippelemente-, LCD- und LED-Technik
- LCD / LED Innenanzeigen
- Elektronische Rollband-Fahrtziel-Anzeigen
- Linien-Verlaufsanzeigen
- INFOtainment
- Digitale Sprachansage
- IBIS-Bordrechner / Steuergeräte
- Stationäre Event-, Haltestellen- und Fahrplananzeigen mit und ohne Leitstellensoftware

Offizielle Schweizer Werksvertretung der Firma LAWO:



BiLL GmbH
Bollstrasse 43
CH-3076 Worb
Tel. +41 (0)31 832 40 30
Fax. +41 (0)31 832 40 55
www.billgmbh.ch
bill@billgmbh.ch

London: Weniger Staus, mehr ÖV

Eine Anti-Stau-Gebühr in London zeigt Wirkung: Ein Jahr nach Einführung des «Road Pricing» haben Stau und Verkehr deutlich abgenommen, und der öffentliche Verkehr blüht auf. Das System könnte eine mögliche Lösung sein, dem Verkehrschaos beizukommen.

Auch wenn Skeptiker beim Stichwort «Road-Pricing» nach wie vor die Stirn in Falten legen und Bürgermeister Ken Livingston zuvor die Abwahl prophezeiten: Er hat mit Enthusiasmus und Beharrlichkeit einem umstrittenen Projekt zum Durchbruch verholfen. Sein Ziel war es, den Verkehr im Zentrum von London um 10 bis 15 Prozent zu reduzieren und gleichzeitig zu verflüssigen. Letzteres sollte vor allem dem öffentlichen Verkehr zu Gute kommen. Schliesslich sollten die Leute zum Umsteigen animiert werden. Dies wiederum würde die Strasse entlasten.

Das Instrument ist die Anti-Stau-Gebühr, englisch Road-Pricing genannt. Und so funktioniert: Seit Anfang 2003 wird in London mit umgerechnet 12 Franken zur Kasse gebeten, wer mit dem Auto in die City fährt. Die Gebühr gilt für eine Fläche von 21 Quadratkilometern an Werktagen zwischen 6 und 18.30 Uhr. Autofahrerinnen und -fahrer können die fünf Pfund per Post, Telefon, SMS, online oder an Zahlstellen in Parkings und Läden bezahlen. Günstiger weg kommen Personen, die in der Zone wohnen.

Damit sich niemand vor der Gebühr drücken kann, sind allerdings grosse Anstrengungen im Bereich der Überwachung notwendig. Mittels Digitalkameras, mobiler Kamerapatrouillen und eines automatischen Nummernerkennungssystems werden die Autofahrenden überprüft und, falls nötig, gebüsst. 40 Pfund kostet das «Schwarzfahren», wenn das Geld innerhalb von 14 Tagen bezahlt

wird. Sonst erhöht sich die Busse um das Doppelte.

DAS RESULTAT

Mit Road-Pricing können unterschiedliche Ziele verfolgt werden. In der Regel entfaltet Road Pricing seine Wirkung aber in mehreren Bereichen, wie das Londoner Beispiel eindrücklich zeigt. Nach sechs Monaten hatte der Stau im Zentrum von London um 30 Prozent abgenommen, die Fahrzeiten in der Zone wurden um 14 Prozent kürzer und damit berechenbarer. Der Gesamtverkehr in die Zone hatte sich um 20 Prozent verringert, innerhalb der Zone um 16 Prozent. 50 bis 60 Prozent der ehemaligen Autofahrenden stiegen auf den ÖV um, die Besetzung der Autos hat um 10 Prozent zugenommen. Die Wartezeiten auf verspätete Busse hatten sich um ein Drittel verkürzt. Es gab auch eine – allerdings geplante – Verkehrszunahme von fünf Prozent auf der inneren Ringstrasse, welche die Zone begrenzt.

Für 2003/2004 werden 165 Millionen Pfund Einnahmen erwartet. Nach Abzug der Betriebskosten resultiert daraus ein Gewinn von 68 Millionen Pfund. Während der ersten 10 Jahre ist vorgesehen, die gesamten Nettoerträge in das Londoner Transportwesen zu stecken. So wurden bereits 12 neue Buslinien eingerichtet. Ein Jahr nach dem Start von Road-Pricing verzeichnete der öffentliche Verkehr rund 800 000 neue Benutzer.

Neue Konzepte wie das Road-Pricing zur Lösung der anstehenden Verkehrsproble-

me in Agglomerationen und auf anderen stark befahrenen Strassenabschnitten sind auch in der Schweiz gefragt. Die Einführung von Road-Pricing bedürfte aber einer Verfassungsänderung. Das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung TA-SWISS möchte anhand eines Publifocus «Road-Pricing» die Bevölkerung an der Diskussion über die Zukunft der Mobilität beteiligen. Im Rahmen von verschiedenen Diskussionsrunden sollen dabei unterschiedliche Meinungen und Argumente von Bürgerinnen und Bürgern erfasst werden. Die Publifocus-Veranstaltungen finden im Spätsommer 2004 in den Agglomerationen Zürich und Genf statt. Die Schlussfolgerungen liegen Ende 2004 vor.

SYMPATHIE IN DER SCHWEIZ

Auf Sympathie stiess Road-Pricing im Kanton Bern. Bereits in der Mobilitätsstrategie der Region Bern ist die Stauabgabe als Möglichkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation aufgeführt. Auf eine entsprechende Forderung aus der SP, der Kanton Bern solle auf eidgenössischer Ebene mit einer Standesinitiative die gesetzliche Grundlage für das System verlangen, reagierte der Regierungsrat im Frühling positiv. Gebremst wurde die Regierung dann aber vom Parlament. Der Grosse Rat reagierte skeptisch und lehnte eine Standesinitiative des Kantons Bern ab.

Sarah Zurbuchen

Weitere Informationen:

www.ta-swiss.ch/www-remain/reports_archive/publications/2003/KF_Verkehrstelematik_d.pdf

Velo-Verlad: Frist läuft

Die Petition von Pro Bahn Schweiz, IG Velo Schweiz, swiss cycling, VCS, Velojournal und Veloplus gegen das vor einem Jahr eingeführte Reservationssystem für den Veloselbstverlad in ICN soll zu einem starken Signal werden. Deshalb wurde die Frist für die Unterzeichnung der Petition bis Ende Juni verlängert. Unterschriftenbögen können direkt über Internet bezogen werden (www.velojournal.ch). ohs

NEUER TARIFVERBUND BERN-SOLOTHURN

Aus «Frosch» und «Bär» werden «Libero» – der Tarifverbund Solothurn schliesst sich dem heutigen «Bären-Abi» von Bern an. Mit dem neuen Fahrplan ab Ende Jahr wird es mit dem neuen Verbund «Libero» erstmals durchgehende Billette und Abos zwischen Solothurn und Bern geben. Wer beispielsweise von Solothurn nach Bern ins Insele spital fahren will, kauft künftig ein einziges Billett (für 12 Franken statt bisher für Fr. 15.70). Günstiger fahren auch Besitzer eines Halbtaxabos. Der integrale Tarifverbund Bern-Solothurn (mit 59 Zonen) wird allerdings im Raum Oberaargau auch zu Preisaufschlägen führen. Betroffen sind jene Gemeinden, die bisher noch keinem Tarifverbund angehörten. Grenchen allerdings schliesst sich dem Tarifverbund Biel-Seeland-Berner Jura an (Abo Zigzag), der bereits die Gemeinden auf der bernischen Seite der Aare südlich von Grenchen umfasst. ohs

Weniger Geld für die HGV-Anschlüsse

Zuerst waren 1,3 Milliarden Franken für die Anbindung ans europäische Hochleistungsnetz vorgesehen. Dann wollte der Bund vorerst nur 590 Millionen freigeben, stockte aber den Betrag auf 740 Millionen auf – um ihn jetzt wieder auf 665 Mio. Franken zu kürzen.

Neuer Schwenker des Bundesrats: Um die Schweiz auf den Strecken nach Paris, Stuttgart und München ans europäische Hochleistungsnetz (HGV) anzuschliessen, werden jetzt statt 740 Millionen Franken nur 665 Millionen Franken bewilligt. Würde es nach dem Volkswillen von 1998 gehen, müssten 1,3 Milliarden in die strategisch wichtigen Bahnanschlüsse investiert werden. Doch zuerst teilte der Bundesrat die Gelder in zwei Etappen auf und bewilligte anfänglich nur 590 Millionen.

Nach Protesten der Kantone und Pro Bahn Schweiz stockte er die Gelder doch noch um 150 Millionen Franken auf. Jetzt werden sie wieder gekürzt. Vor allem zum Nachteil der neuen TGV-Strecke Rhein-Rhône (Belfort–Dijon). Kein Thema mehr ist auch der Ausbau des Knotens Lausanne (30 Mio. Franken). Das letzte Wort zu den HGV-Geldern haben die eidgenössischen Räte.

Nach dem neusten Entscheid aus Bundesbern fliesen die bewilligten Gelder in folgende Strecken:

- Schweiz–München: St. Margrethen (80 Mio Fr.); Elektrifizierung Lindau–Geltendorf (75 Mio. Fr.)
- Schweiz–Stuttgart: Bülach–Schaffhausen (130 Mio. Fr.)
- Nordwestschweiz Paris: TGV-Rhein–Rhône (100 Mio.).
- Lausanne/Bern–Paris: Val-lorbe–Dijon (40 Mio.).
- Genf-Paris: Bellegarde–Bourg-en-Bresse (165 Mio.); Knoten Genf (40 Mio.). ohs

Cisalpino ISO-zertifiziert

Die Cisalpino AG hat ihr Managementsystem nach ISO 9001:2000 ausgerichtet und das Zertifizierungsaudit erfolgreich bestanden. In Abstimmung mit dieser Zertifizierung hat das Bundesamt für Verkehr ein Sicherheitsaudit bei der Cisalpino AG durchgeführt, das ebenfalls mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen wurde. Pro Bahn Schweiz gratuliert Cisalpino. DUT

Destination Süden



Bequem und erstklassig südwärts reisen. Möchten Sie in die Faszination Venedigs eintauchen? Genua, die Kulturhauptstadt Europas entdecken? Das Dolce Vita in den Cinque Terre geniessen? Ab Juni 2004 fährt Cisalpino mehrmals täglich mit neuen Zügen in den Süden. **EC Cisalpino Canaletto** und **EC Cisalpino Cinque Terre** sind internationale EC-Qualitätszüge mit Speisewagen, Gepäckwagen (inkl. Fahrradabteile) und dem gewohnt erstklassigen Bordservice der Cisalpino-Neigezüge. Profitieren Sie von der kostenlosen Gepäckbeförderung für Gruppen bis Ende Oktober 2004. Weitere Informationen erhalten Sie am Bahnhof oder im Internet. Willkommen an Bord!

EC Cisalpino Canaletto NEU!		
EC 355	09.09 Uhr Zürich HB ab	13.35 Uhr Milano an
		17.09 Uhr Venezia SL an
EC 354	12.51 Uhr Venezia SL ab	16.25 Uhr Milano ab
		20.51 Uhr Zürich HB an
EC Cisalpino Cinque Terre NEU!		
EC 383	11.09 Uhr Zürich HB ab	17.42 Uhr Genova PP an
		19.11 Uhr La Spezia an
EC 382	10.44 Uhr La Spezia ab	12.19 Uhr Genova PP ab
		18.51 Uhr Zürich HB an

CISALPINO
www.cisalpino.com



Europäischer Fahrgastverband festigt seine Strukturen

Erst noch diskutierten 14 Verbände die Struktur eines Europäischen Fahrgastverbandes (EPF). Heute engagiert sich der Verband bereits aktiv bei der Neuregelung der europäischen Fahrgastrechte in der EU.

«Rom wurde nicht in einem Tag erbaut» – das gilt auch für den europäischen Fahrgastverband, der derzeit wesentlich auf ehrenamtlicher Tätigkeit basiert. So lautete das Fazit des Jahresberichts von 2003 Trevor Garrods aus England, des Vorsitzenden des Europäischen Fahrgastverbandes (EPF). Noch vor zwei Jahren diskutierten 14 Verbände, darunter Pro Bahn Schweiz, die Struktur eines europäischen Fahrgastverbandes, inzwischen hat der Verband bei seiner Jahresversammlung 2004 bereits feste Konturen angenommen. Für Pro Bahn Schweiz nimmt Edwin Dutler die Mitgliedschaft im Verwaltungsrat wahr.

Zwar war der Versuch, von der Europäischen Kommission

eine finanzielle Unterstützung zu erhalten, bisher nicht von Erfolg gekrönt, aber die Arbeit des Verbandes wird von der Kommission geschätzt, es werden Gespräche geführt und die Anliegen der Vertreter des EPF werden auch ernst genommen. Das zeigte sich besonders daran, dass die Forderungen und Empfehlungen des EPF weitgehend in den Vorschlag der EU-Kommission zur Neuregelung der Fahrgastrechte aufgenommen worden sind.

TREFFEN MIT DER EU-VERKEHRSKOMMISSARIN

Weiter hat der EPF den Dialog mit dem Verband der Europäischen Eisenbahnen (CER) und dem Dachverband euro-

päischer Verbraucherorganisationen (BEUC) geführt, ein erstes Treffen mit der EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio wird zurzeit vorbereitet. Der EPF wird sich bemühen, den Kontakt zu Fahrgastorganisationen in allen europäischen Staaten aufzubauen, doch dies erweist sich als schwierig, da vor allem im Osten und Süden der EU noch ein grosser Nachholbedarf bei der Organisation der Fahrgäste besteht. An der Tagung in Leipzig konnte der Verband aber zumindest erste intensive Kontakte in die Tschechische Republik, die Slowakei und nach Ungarn knüpfen. Aus Österreich wurde neu Pro Bahn Österreich und aus der Schweiz der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) als neue Mit-

glieder in den EPF aufgenommen.

Die Jahrestagung in Leipzig brachte neben der organisatorischen Arbeit Einblicke in die Möglichkeiten der Entwicklung des europäischen Regionalverkehrs. Wie sich der Regionalverkehr entwickeln könnte, wurde am Beispiel des EgroNets durch Tobias Richter (Vorstand Regentalbahn AG / Länderbahn) und Karl-Heinz Meinel (Geschäftsführer des Zweckverbandes ÖPNV Vogtland in Auerbach) erläutert. Anschliessend berichtete Thomas Leimgruber, Sekretär des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), über die Bedeutung, Entwicklung und Zukunft der internationalen Eisenbahnabkommen. dut

Ehre für zwei Unbequeme: Hans Bosshard und Paul Stopper

Die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz ehrte zwei ausserordentliche Persönlichkeiten: Hans Bosshard, langjähriger NZZ-Redaktor, und Paul Stopper, Verkehrsplaner.

In der 37-jährigen NZZ-Karriere von Hans Bosshard schluckten ÖV-Verantwortliche einige Male leer: Immer wieder kritisierte er engagiert und pointiert die Spitzen der Bahnen, sei es, als es um die Planung des

Flügelbahnhofes, um den Ausbau des Wipkinger Viadukts oder schliesslich um den unterirdischen Bahnhof Zürichs ging. An ihrer Mitgliederversammlung hat die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz den oft unbequemen Journalisten Hans Bosshard für seine Verdienste geehrt. Ebenso gewürdigt wurden die Verdienste von Paul Stopper, der seit Jahren unermüdlich einen besseren öffentlichen Verkehr fordert.

Sowohl dem engagierten Verkehrsplaner Stopper als auch dem NZZ-Redaktor Bosshard ist es wohl zu verdanken, dass in Zürich der unterirdi-

sche Bahnhof Löwenstrasse überhaupt realisiert wird. Als Anerkennung erhielten Paul Stopper und Hans Bosshard die «Pro-Bahn-Schiene» mit einem Fahrzeug. Stopper erhielt den Speisewagen Zürich-München, Bosshard einen Personenwagen von «Trenitalia».

Gewürdigt wurden die beiden mit einer Laudatio des bekannten Bahnjournalisten Johannes von Arx. Er berichtete, was Bosshard und Stopper alles unternommen hatten, bis das Projekt «Durchgangsbahnhof Löwenstrasse» in der Volksabstimmung mit 82 Pro-

zent Ja-Stimmen angenommen wurde.

Der Mitgliederbestand der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz hat sich per Ende 2003 bei 450 Personen eingependelt. Die Jahresrechnung 2003 schloss bei Einnahmen von rund 3300 Franken mit einem Gewinn von knapp 140 Franken ab, das Eigenkapital beträgt 4900 Franken. Das Budget 2004 sieht wiederum Erträge und Aufwände von rund 3300 Franken vor. Der Vorstand unter Präsident Christof Pfeiffer wurde von der Mitgliederversammlung bestätigt. ohs



Hans Bosshard und Paul Stopper mit Pro-Bahn-Präsident Edwin Dutler (v.l.)

Una nuova sezione di Pro Bahn in Ticino, l' ASTUTI

ProBahn è ora presente anche in Ticino con una propria sezione: la sua denominazione è associazione ticinese degli utenti dei trasporti pubblici (ASTUTI).

La sezione Ticino è nata il 10 marzo 2004 per iniziativa di alcuni soci ticinesi di ProBahn. Ci siamo auto-nominati ASTUTI (anagramma dell' acronimo di Associazione ticinese degli utenti dei trasporti pubblici). Speriamo che il nome sia di buon auspicio e che il tempo ci dimostri che è veramente astuto chi promuove e utilizza il trasporto pubblico. Il presidente centrale di ProBahn, Edwin Dutler, ci ha fatto l' onore di presenziare all' assemblea costituente. Melitta Jalkanen e Michele Kessler sono stati eletti nel comitato, Giovanni Ruggia presidente.

I NOSTRI OBIETTIVI

Gli argomenti di cui occuparci non mancano, negli ultimi anni si è fatto molto per il trasporto pubblico in Ticino e ancora si sta facendo, si pensi solo al sistema di trasporto regionale Ticino-Lombardia (TILO); anche l' implementazione della prima tappa di ferrovia 2000 avrà ripercussioni sul traffico ferroviario in Ticino. Ma il trasporto ferroviario è solo una parte del nostro campo d' azione. Il trasporto pubblico su gomma – negli agglomerati e in periferia – assume grande importanza in Ticino. Per la conformazione del territorio, la ferrovia segue praticamente solo l'asse principale del traffico e la distribuzione della popolazione, molto dispersa sul territorio, compromette l' economicità di una rete di trasporti su rotaia.

Per questa ragione la nostra denominazione regionale si è staccata dal tradizionale riferimento alla ferrovia per sottolineare il nostro interesse per il trasporto pubblico in generale. Riteniamo che esistano margini di miglioramento nell' offerta del trasporto pubblico in Ticino e prenderemo contatto con le imprese

interessate e con la comunità tariffale, esponendo le nostre aspettative. Pensiamo che sia nell' interesse delle imprese di trasporto stesse disporre di un interlocutore che rappresenti gli utenti.

I NOSTRI PRIMI PASSI

Nel frattempo abbiamo già preso contatto con l' ufficio cantonale del trasporto pubblico a Bellinzona, che ci ha ricevuti con grande disponibilità. Ci sono stati illustrati i cambiamenti previsti da ferrovia 2000 in Ticino e le prospettive del sistema ferroviario Ticino-Lombardia.

- I diretti del Gottardo faranno capolinea a Locarno;
- Regionali Bellinzona-Chiasso e Bellinzona-Locarno con orario cadenzato ogni mezzora e interscambio a Giubiasco;
- Cadenza oraria fino a Biasca;
- Soppressione della fermata Mezzovico FFS, autobus LaPosta sostitutivi, più vicini all' abitato e con più fermate ma necessità di cambiare a Taverne o Lamone per Lugano e a Rivera per Bellinzona;
- Ottimizzazione dei trasporti su gomma afferenti, in particolare Regione Tre Valli e Gamabrogno;
- Ulteriori cambiamenti prospettati:
- Sostituzione a tappe delle relazioni IC con composizioni ICN a traccia oraria come CIS;
- Orario cadenzato FLP ogni 1/4 d' ora (orizzonte 2007)

A medio/lungo termine:

- Linea ferroviaria per Varese, con prolungamento fino a Gallarate e allacciamento alla linea del Sempione
- Riorganizzazione e potenziamento del trasporto su gomma attorno alla galleria Cassarate – Veduggio (orizzonte 2008-10)

Abbiamo pure discusso in che modo potremmo collaborare:

- Una delle nostre attività potrebbe essere la raccolta di reclami e proposte sul trasporto pubblico che inoltreremo alle imprese interessate, rispettivamente alla sezione dei trasporti; quest' ultima si incaricherebbe di esaminarne la fattibilità e, se del caso, farli proseguire alle imprese, facendo pressione sulle stesse affinché tengano conto delle esigenze dell' utenza. Nel caso le modifiche richieste non fossero fattibili, ne verrebbero spiegati i motivi ed, eventualmente, discusse delle alternative;
- Una nostra partecipazione alle commissioni regionali del traffico non è ritenuta necessaria (esse si occupano del traffico in generale, pianificazione delle infrastrutture, ecc., e non solo di trasporto

pubblico) inoltre la loro composizione è regolata dalla legge; abbiamo invece concordato di incontrarci regolarmente almeno una volta all' anno – il periodo ideale sarebbe verso ottobre – al fine di poter discutere in tempo utile suggerimenti per il progetto d' orario dell' anno seguente.

PROSPETTIVE

Naturalmente in quattro gatti come siamo ora, possiamo avere un impatto limitato. La nostra prima priorità è di acquisire nuovi soci. Lanciamo perciò un appello agli utenti:

Se cercate un canale per trasmettere le vostre proposte e lamenti, prendete contatto con noi e associatevi. Una voce comune potrà avere più impatto di tanti singoli isolati.

Giovanni Ruggia

Pro Bahn: Neue Sektion im Tessin

Pro Bahn Schweiz ist nun auch im Tessin mit einer eigenen Sektion präsent: Die Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Trambenutzer tritt in der Südschweiz unter dem Namen Associazione ticinese degli utenti dei trasporti pubblici (ASTUTI) auf. Gegründet wurde die Sektion Tessin von Pro Bahn Schweiz am 10. März 2004 in Lugano. Im Beisein des Zentralpräsidenten Edwin Dutler wurden Melitta Jalkanen und Michele Kessler in den Vorstand und Giovanni Ruggia als Präsident gewählt. Die neue Sektion trägt den Namen Associazione ticinese degli utenti dei trasporti pubblici: Dieser Begriff – auf Italienisch heisst astuto schlau – soll nicht nur Glück bringen, sondern auch zeigen, dass schlau ist, wer den öffentlichen Verkehr fördert und benützt. Der Schienenverkehr ist nur ein Teil des Tätigkeitsgebiets der Tessiner Sektion. Dem öffentlichen Verkehr auf der Strasse kommt im Tessin eine grosse Bedeutung zu. Wegen der Geografie und der dezentralen Besiedelung wäre ein dichtes Eisenbahnnetz zu wenig wirtschaftlich. Aus diesem Grund hat sich der regionale Name vom üblichen Bezug zur Bahn losgelöst: Damit soll das Interesse für den gesamten öffentlichen Verkehr betont werden. Erstes Ziel ist nun die Werbung von neuen Mitgliedern. Denn einzelne Stimmen verhallen meist ungehört, zusammen aber finden sie oft Resonanz. Zögern Sie nicht und nehmen Sie mit uns Kontakt auf. Giovanni Ruggia, Präsident ASTUTI (Sektion Tessin)

Kagerbauer warnt vor Verzögerungen

Den Ausbau des Bahnknotens Zürich dürfe man nicht auf die lange Bank schieben, fordert Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes. «Der Ausbau ist ein Thema von nationaler Bedeutung», betonte er an der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz.

Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), macht sich Sorgen: Anlass dazu gibt ihm der Bund, der erst 2007 mit der Planung für den neuen Durchgangsbahnhof beginnen und diesen schliesslich erst 2020 fertig bauen will. Doch der ZVV-Direktor äusserte sich an der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz unmissverständlich: «Einen weiteren Ausbau des Bahnknotens Zürich darf man nicht auf die lange Bank schieben», forderte er. Denn: «Der Ausbau ist ein Thema von nationaler Bedeutung.»

Kagerbauer erinnerte daran, dass in den letzten 30 Jahren im Kanton Zürich das Streckennetz etwa für 1,2 Milliarden Franken ausgebaut worden sei. Massiv gestiegen seien parallel dazu aber auch die Benutzerfrequenzen. Im gesamten ZVV hätten sie sich etwa verdoppelt, im Zürcher Oberland gar verdreifacht. Gleichzeitig sei das jährliche Defizit des ZVV von 320 Millionen Franken (1990) auf rund 250 Millionen Franken gesunken.

KAGERBAUER: «KEIN WUNSCHKONZERT»

Heute aber sei das System des öffentlichen Bahnverkehrs im Kanton Zürich praktisch ausgelastet. Einige Linien würden bereits eine Auslastung von 130 Prozent ausweisen, sagte der ZVV-Direktor. Im Zürcher Hauptbahnhof verkehren täglich mehr als 300 Schnellzüge und über 800 S-Bahn-Züge. Ab Ende 2004 wird es ab dem Bahnhof Zürich stündlich 22 Fernverkehrszüge geben. Ein

neuer Durchgangsbahnhof sei deshalb «kein Wunschkonzert», betonte Kagerbauer, sondern eine «dringende Notwendigkeit».

Es sei klar, dass bei den verschiedenen nötigen Ausbauten im schweizerischen öffentlichen Verkehrsnetz Prioritäten gesetzt werden müssten. Doch für Kagerbauer ist klar: «Der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse muss in erster Priorität fertig gestellt werden.» Er erinnerte auch daran, dass das Stimmvolk den Durchgangsbahnhof einst mit einer Mehrheit von 82 Prozent bewilligt habe und sowohl Bund als auch Kanton das Vorprojekt genehmigt hätten. Und längst seien 100 Millionen Franken in Perronverlängerungen investiert worden.

«DAS LOCH FÜLLEN»

Der ZVV-Direktor kritisierte auch, dass für die Grossprojekte wie Neat, Hochgeschwindigkeitsverbindungen oder Bahn 2000 die Finanzierung durch den Finöv-Fonds geregelt sei. Doch für wichti-

ge kleinere und mittlere Erweiterungsbauten fehle dann das Geld. Es sei aber künftig der Agglomerationsverkehr, in dem er den «allergrössten Handlungsbedarf» stehe, meinte Kagerbauer. «Dieses Loch müssen wir füllen.»

VORSTAND BESTÄTIGT

Die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz sprach anschliessend Präsident Edwin Dutler einstimmig das Vertrauen aus. Ebenfalls einstimmig wiedergewählt wurden die Mitglieder der Geschäftsleitung und der Kosirsitzung: Doris Lendenmann, Thomas Lendenmann, René Dürig, Silvio Tedaldi, Hans Schärer, Gerhard Bohli, Christof Pfeiffer, Olivier Maridor und Otto Hostettler (Redaktor InfoForum). Die Jahresrechnung ergab bei einem Aufwand von rund 57 000 Franken einen Mehrertrag von rund 1 600 Franken. ohs

Weitere Informationen: Die detaillierten Jahresberichte der Ressorts sowie die Jahresrechnung können bei der Geschäftsleitung von Pro Bahn Schweiz bezogen werden (Adressen siehe letzte Seite).

Hans Schärer bestätigt

Die Generalversammlung der Sektion Ostschweiz von Pro Bahn Schweiz hat Präsident Hans Schärer in seinem Amt für ein weiteres Jahr wiedergewählt. Neben Schärer wurde der gesamte Vorstand ebenfalls im Amt bestätigt. Neu in den Sektionsvorstand gewählt wurde Georges Freuler. Die Jahresrechnung schliesst mit einem Gewinn von gut 300 Franken ab. Für 2004 ist wiederum ein ausgeglichenes Budget vorgesehen. Im Rahmen der Generalversammlung liessen sich die Mitglieder der Sektion Ostschweiz auf dem Bahnhof Herisau über die SOB mit ihrem «Voralpenexpress» orientieren. Ausgerechnet am Vortag der Generalversammlung von Pro Bahn wurde in Herisau das neue Fernsteuerzentrum in Betrieb genommen. Bis 2006 soll die Fernsteuerung auf der ganzen Strecke zwischen Romanshorn und Arth-Goldau realisiert sein. ohs

Espace Mittelland: Vorstand wieder komplett

An der Mitgliederversammlung der Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn Schweiz konnten erfreulicherweise sämtliche verwaiste Vorstandsposten besetzt werden. Hans Schärer, wiedergewählter interimistischer Präsident, konnte im Jahresbericht auch die Steigerung der durchschnittlichen Präsenz an den Kerngruppensitzungen

von 6,7 auf 9,3 Personen erwähnen: Die Kerngruppe konnte um vier aktive Mitglieder ergänzt werden, eines davon stammt aus der Westschweiz. Mit dieser Person ist nun auch das Amt des Beisitzers wieder besetzt. Zum Vizepräsidenten wählten die Mitglieder Aldo Hänni, Hans Schärer bleibt interimistischer Präsident der Pro-Bahn-Sek-

tion Espace Mittelland.

An der Mitgliederversammlung wurde auch klar, dass der Sektion Bern Espace Mittelland die Arbeit in unmittelbarer Zukunft nicht ausgehen wird. Das wurde ebenso in der anschliessenden Orientierung von Hans Konrad Bareiss von Bernmobil über die aktuellen Themen klar. bbb

«Es gibt überhaupt keine Hatz»

Der Beitrag über die BLS Lötschbergbahn AG, die die Raucherplätze künftig reduzieren will, sorgt weiterhin für Diskussionsstoff.

INFOFORUM 1/04: «IMPORTIERTE RAUCHER- HATZ» – EINE ANTWORT

Die Reaktion des «bekennenden Rauchers» Jakob Walter ist keine «lächerliche Überreaktion», sondern bedauerlich und zeigt einmal mehr die geringe Vorstellungskraft der Raucher über ihren Gestank. Ein Vergleich: Wenn sich jemand betrinkt, so hat nur die betreffende Person allein einen beduselten Kopf und fällt vielleicht noch durch ihr Benehmen auf. Zündet sich jemand in meiner Nähe eine Zigarette an, so belastet er die Luft für mich und Umstehende. Sei es im Restaurant, im Büro, an Vereinsversammlungen, im Bahnwagen ohne Zwischentüre (...jüngster SBB-Furz!), seis im Sportstadion (!),

auf dem offenen oder geschlossenen Bahnsteig, überall, wo sich Menschen ansammeln, nehmen sich vor allem Zigarettenraucher ungefragt das Recht heraus, die Umgebung zu vernebeln. Versuchen Sie einmal, im Abendverkehr am Bahnhof Zürich-Stadelhofen während fünf bis zehn Minuten Wartezeit ein rauchfreies Plätzchen zu finden. Da müssen Sie sich ordentlich in Bewegung halten! Ganz zu schweigen von der Räucherhöhle Museumsbahnhof, wo ein- und ausfahrende S-Bahnen die Rauchschwaden im Zwei-Minuten-Takt hin und her schieben und die Tausende von Zigarettenstummeln zwischen den Schienen einen ganz tollen Anblick bieten (eigentlich verwunderlich, dass auf den Ölflecken

noch nie ein Brand entstanden ist). Zum Beispiel in Wien, aber auch bei anderen U-Bahnen Europas gilt seit Jahren in Tunnelstationen ein absolutes Rauchverbot, und in den offenen Hallen des Kölner HB bewunderte ich im vergangenen Sommer den rauchfreien Bahnhof der Deutschen Bahn, ebenso in Bonn, Koblenz und Düsseldorf. Die Putzarbeiten beschränken sich dort nur noch auf die kleine, speziell ausgeschiedene Raucherecke, die Reinigungskosten konnten dadurch merklich gesenkt werden. Herr Walter, es gibt überhaupt keine Hatz, wir Nichtraucher verlangen ganz einfach, neben etwas Anstand, nicht ständig und überall unerwünschtem Rauch ausgesetzt zu werden.

Hans Baur, Rafz

Nordwestschweizer Sektion neu gegründet

Pro Bahn Schweiz ist in der Nordwestschweiz wieder präsent. Die Sektion hielt erstmals seit mehreren Jahren im April wieder eine Mitgliederversammlung ab.

Reaktivierte Sektion Nordwestschweiz: Am 24. April 2004 fand die Mitgliederversammlung der Sektion Nordwestschweiz in Waldenburg statt. Am Morgen waren die Mitglieder bei der Waldenburgerbahn zu Gast. Werkstattchef M. Hug führte die Anwesenden durch das Depot und die Werkstatt. Die Informationen über diese einmalige Schmalspurbahn waren spannend, und gleichzeitig ist es faszinierend zu sehen, wie sich das Unternehmen den Herausforderungen der heutigen Zeit stellt.

Nach dem Mittagessen standen die statutarischen Geschäfte an: Der Vorstand der wiedererwachten Sektion Nordwestschweiz konnte vollständig besetzt werden, und auch die Revisoren wurden gewählt. Dem Vorstand unter dem interimistischen Präsidenten Hans Schärer gehören Heinrich Estermann (Vizepräsident) sowie Olivier Maridor (Aktuar), Willi Rehmann (Kassier a.i.) und Richard Gerster (Beisitzer) an. Die Versammlung stimmte auch den neuen Statuten zu – somit ist die Sektion rückwir-

kend auf den 1. Januar 2004 wieder handlungsfähig.

VPOD-Sekretär Thomas Pfluger referierte zum Thema «BVB bleibt BVB» und stellte das Referendum gegen die Auslagerung der Basler Verkehrsbetriebe aus gewerkschaftlicher Sicht vor. Es folgte eine interessante Diskussion und es kamen Vor- und Nachteile aus der Sicht des Kunden und Steuerzahlers zur Sprache. Die Versammlung war der Meinung, dass die Sektion Nordwestschweiz in dieser Angelegenheit nicht aktiv werden soll. HS

Impressum

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

Otto Hostettler (ohs)
A.-Moserstrasse 30
2503 Biel, T 032 365 33 77
otto.hostettler@textbuero.ch

MITARBEIT

Edwin Dutler (DUT), Christof Pfeiffer (chp), René Dürig (rdü), Gerhard Bohli (gb), Hans Schärer (HS), Thomas Lendenmann (let), Daniel Bertschi (db), Giovanni Ruggia (gr), Silvio Tedaldi (ste), Bernhard Ledermann (blb), Sarah Zurbuchen.

KORREKTORAT

aaa-zzz GmbH
Hintere Hardaustasse 20
4900 Langenthal
mail@aaa-zzz.ch

INSERATE

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Postfach 8326
3001 Bern
T 031 300 63 84
F 031 300 63 90
inserate@staempfli.com

DRUCK

Stämpfli AG
Postfach 8326
3001 Bern
T 031 300 66 66

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

2300 Ex. (Wempf-Auflage:
1700 Ex.); 4 x jährlich

Pro Bahn Schweiz ist Mitglied bei:
Europäischer Fahrgastverband (EPF),
Europäischer Verband für die
Entwicklung des Schienenverkehrs (AEDTF).

NÄCHSTE AUSGABEN

Die Zeitschrift InfoForum von Pro Bahn Schweiz erscheint 2004 an folgenden Daten:

Nummer 3/04: 24. Sept. 2004
Spezialausgabe Bahn 2000
(Inserateschluss: 27. Aug. 2004)

Nummer 4/04: 6. Dez. 2004
(Inserateschluss: 5. Nov. 2004)

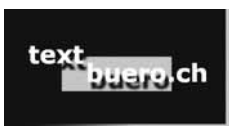
Sponsoren und Gönner von Pro Bahn Schweiz

Unterstützen auch Sie Pro Bahn Schweiz: Mit einem Gönnerbeitrag (mindestens 500 Franken) zeigen Firmenmitglieder, dass sie die Arbeit der Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Tramkunden schätzen.

Neben Gönnern und Sponsoren sind auch mehrere Gemeinden bei Pro Bahn Schweiz Mitglied:

Elgg (ZH), Läfelfingen, Rafz, Rüti (ZH), Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.

Übrigens: Pro-Bahn-Mitglieder, die ein neues Firmenmitglied werben, erhalten 20 Prozent des ersten bezahlten Jahresbeitrags.



Beauty mask Schminkstudio für SIE & IHN
Seebachstr. 55, 8052 Zürich-Seebach
Make-up für div. Anlässe

Kontakte

GESCHÄFTSLEITUNG

Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstr. 19
8953 Dietikon
T 01 741 49 90
N 079 401 05 40
edwin.dutler@swissonline.ch

OSTSCHWEIZ

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

ESPACE MITTELLAND

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

ZÜRICH

Christof Pfeiffer, Präsident
Heiligbergstrasse 14
8450 Andelfingen
T 052 317 17 84
pfiff@swissonline.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Hans Schärer
(siehe Sektion Ostschweiz)

TESSIN

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

Hier...

... könnte Ihr
Inserat stehen!

Ihr Partner für
Inserate im
«InfoForum» von
Pro Bahn Schweiz.

Stämpfli

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölflistrasse 1
3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 63 84
Fax +41 (0)31 300 63 90
inserate@staempfli.com

Werden Sie Mitglied bei Pro Bahn

Sind Sie regelmässiger Kunde des öffentlichen Verkehrs und wollen nicht, dass das Angebot von Bahn, Bus und Tram zusammengespart statt ausgebaut wird? Dann werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz.

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

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Talon ausschneiden und einsenden:
Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich