

Hier der Durchbruch, da die ungewisse Zukunft

Noch nie tobte der Verteilungskampf um öffentliche Gelder so heftig wie heute. Im Bundeshaus will die Rechte dem Staat die Mittel entziehen, um ihre Politik durchzusetzen. Während das Generationenprojekt NEAT am Lötschberg den Durchbruch feiert, bleibt offen, ob die Schweiz in den nächsten Jahren weiter in den wirtschaftlich nötigen Ausbau der Bahninfrastruktur investieren kann.

Die jüngsten Anzeichen unter der Bundeshauskuppel sind hoffnungsvoll: Die Bundesversammlung bewilligte Anfang März einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 1,09 Milliarden Franken für die Anbindung der schweizerischen Eisenbahn an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz. Der Bundesrat wollte anfänglich nur gerade 590 Millionen Franken lockermachen – dies, obschon das Schweizervolk einst für 1,3 Milliarden Franken grünes Licht gegeben hatte. Dieses jüngste Seilziehen zeigt, wie hart der Verteilungskampf inzwischen um öffentliche Gelder

geworden ist: Sogar vom Volk bewilligte Gelder werden kurzum gekürzt oder ganz gestrichen.

Letztlich hat eine Allianz aus Linken, ÖV-Politikern und regionalpolitisch motivierten FDP- und CVP-Vertretern dazu geführt, dass die Ausbauten in die Bahninfrastruktur nicht empfindlich zusammengestrichen wurden. Doch statt primär regionale Interessen zu gewichten, hätte längst klar sein müssen, dass die Anbindung ans internationale Hochleistungsnetz auch wirtschaftlich Sinn macht – für das ganze Land. Eine Studie zeigte jüngst auf, dass die Schweiz auf dem besten Weg dazu ist, gegenüber vergleichbaren europäischen Zentren entscheidende Standortnachteile in Kauf zu nehmen. Dies vor allem, weil die Anbindung ans internationale Verkehrsnetz während Jahren vernachlässigt wurde.

DEM STAAT DAS GELD ENTZIEHEN

Weil die politische Rechte in den letzten Jahren bei massgebenden Abstimmungen immer wieder unterlegen ist, versucht sie nun eine neue Taktik: Sie will dem Staat die Mittel entziehen, selbstredend mit der Idee, dass dem Staat weniger Geld für angeblich überflüssige Projekte bleibt. Pünktlich zum Durchbruch am Lötschberg spotten die gleichen Politiker wiederum über den Staat, der die Kosten der NEAT nicht im



Foto: BUS Alptransit

Ausserordentliche Investitionen für zwei Generationenprojekte: Feierliche Durchstiche am Lötschberg – am 28. April 2005 (oben) und am 31. März 1911.



Griff habe. Dies ausgerechnet beim grössten und teuersten Bauwerk, das die Schweiz jemals in Angriff genommen hat. Tatsächlich steigen beim Gotthard-Basistunnel – mit 57 Kilometer immerhin der längste Bahntunnel der Welt – die Kosten stetig. Die NEAT-Gesamtkosten, für welche das Parlament einst 11 Milliarden

und 1,7 Milliarden Franken Reserve bewilligte, sind bereits bei 16,4 Milliarden Franken angelangt. Allerdings nahm der Bund auch stetig Projektänderungen vor oder bestellte zusätzliche Leistungen.

Doch was die Autolobby in der Diskussion gekonnt aus
Fortsetzung Seite 2

Inhalt

Thema

Bundeshaus-Sparprogramme1/2

Aktuell

Tarifverbund Libero:
Erste Nachbesserungen 3

Tram Zürich-West: Planung
ist weit fortgeschritten 4/5

Läufelfingen–Olten: Pro Bahn
kämpft für die Bahn 7

Stadtbahn Kriens: Chance vorbei .. 8

ZVV: Pro Bahn lanciert für 2007
Verbesserungsvorschläge 9

Neue Taschenfahrpläne 12

Hintergrund

Güterverkehr: massiv schlechtere
Rahmenbedingungen13-16

International

Cisalpino: Mit dem Taxi durch die
Toskana 17

Bohren am Katzenbergtunnel .. 18

Kurz notiert

Übelkeit im ICN – Weniger Gewalt
bei SBB – Glacier Express –
Bodensee – Internetauftritt von
Pro Bahn – 5, 7, 8, 9, 17, 20

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz.... 2/23

Fortsetzung von Seite 1

blendet: In den letzten Jahrzehnten investierte die Schweiz vorwiegend ins Strassennetz, kaum ein Meter neue Schiene wurde verlegt. Im Gegenteil, immer wieder werden Umstellungen von Bahn auf Bus geprüft.

Erst die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist zeigte, wie wichtig ein gezielter Ausbau der Bahninfrastruktur für die Schweiz ist: Ein halbes Jahr nach Eröffnung der Neubaustrecke hat sich die Schweiz an den neuen Fahrplan gewöhnt. Bei Pendlern sind die verkürzten Reisezeiten längst eine Selbstverständlichkeiten geworden. Und bereits ist kaum mehr vorstellbar, wie die SBB von gestern ohne Bahn 2000 die Mobilitätsbedürfnisse von morgen meistern könnte. Auch wenn den Steuersenkern und Sparpolitikern graust: Um die Schweiz verkehrstechnisch für die Zukunft zu rüsten, wird kein Weg an der 2. Etappe von Bahn 2000 vorbeiführen.

DEBAKEL IN STRASSENTUNNEL

Dass der Tunnelbau grundsätzlich zum Fiasko wird, darf nicht Standard werden. Auch wenn die Geschichte etwas anderes lehrt, nicht nur bei Bahntunneln. So kam die Autobahnröhre am Gotthard am Schluss mit 686 Millionen Franken mehr als doppelt so teuer als ursprünglich geplant. Und im Belchentunnel ist Bauen und Flicker quasi Normalzustand.

Auch neuste Techniken und modernste Messmethoden verhindern unliebsame Überraschungen in den Gesteinsschichten im Berg nicht. Neustes Beispiel ist der Autobahntunnel der Transjurane bei Moutier. Dort steckt die

Tunnelbohrmaschine seit über zwei Jahren im unverhofft aufgefundenen weichen Gestein fest. Doch die zweimal zweispurige Transjurane zweifelt im Gegensatz zur NEAT niemand ernsthaft an. Denn es ist ein Projekt mit Symbolgehalt. Das verkehrstechnisch gesehen massiv überrissene Bauwerk wurde einst zum Projekt emporstilisiert, welches für den grundsätzlichen Zusammenhalt der föderativen Schweiz sorgen sollte. Auch wenn täglich nicht viel mehr als 10 000 Fahrzeuge über die Autobahn fahren werden – etwa halb so viele wie auf einer ordentlichen Hauptstrasse der Agglomeration Bern.

FONDS FÜR PROJEKTE DER AGGLOMERATION

Doch die politische Rechte und mit ihr die Autolobby würde sich im Hinblick auf eine Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme in der aktuellen Diskussion besser am Bundesrat orientieren. Denn immerhin hat der Bundesrat mit der Lancierung des Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen erkannt, dass die Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens nur mit einem vernünftigen Nebeneinander von öffentlichem und privatem Verkehr möglich ist. Es geht also nicht darum, die Schiene gegen die Strasse oder die Strasse gegen die Eisenbahn auszuspielen – auch wenn die Effizienz des Massentransportmittels Zug längst bewiesen ist.

Eigentlich müssen die Strassenbenützer letztlich froh sein, dass der ÖV ausgebaut wird. Denn nur so werden die verstopften Strassen entlastet. Die Strasse wird sich künftig quasi vom Stau freikaufen müssen. Es wird eine

Frage der Zeit sein, bis auch in der Schweiz Roadpricing oder ähnliche Systeme ernsthaft diskutiert und auch eingeführt werden. London stimmte nicht auf Grund der schlechten Luft für die Verteuerung der Zufahrt in die Innenstadt, sondern weil sich der Individualverkehr sonst bald überhaupt nicht mehr bewegt hätte.

FONDS FÜR KÜNFTIGE INFRASTRUKTURPROJEKTE

Auch in den nächsten Jahren wird die Gesellschaft mobiler, umso dringender ist es, die Finanzierung des Agglomerationsverkehr für die nächsten Jahre zu regeln. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Dringlichkeitsfonds geht tatsächlich in die richtige Richtung. 75 Prozent der 2,2 Milliarden Franken werden denn auch ab 2007 in den öffentlichen Verkehr investiert.

AVANTI LIGHT?

Doch beim Infrastrukturfonds, der ab 2011 für 20 Jahre rund 20 Milliarden Franken sicherstellen soll, sieht es anders aus. Der Fonds ist eine verkappte Autovorlage: Alleine mit 9 Mrd. Fr. soll das Autobahnnetz aus den 60er-Jahren fertiggestellt werden, weitere 5 Milliarden sind für die Beseitigung von Engpässen auf den Autobahnen reserviert. Und bei den 6 Mrd. Fr., die für Agglomerationsprogramme vorgesehen sind, bleibt unklar, wie viel davon in den öffentlichen Verkehr und in den Langsamverkehr (Velos, Fussgänger) investiert wird. Wird die Idee des Fonds für Agglomeration und Nationalstrassen zu einer Avanti-ligth-Vorlage, bleibt im Hinblick auf eine Volksabstimmung mehr als ein zwiespältiges Gefühl übrig. **Otto Hostettler**

Impressum

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

Otto Hostettler (ohs)
Bielstrasse 31
2560 Nidau, T 032 365 19 21
otto.hostettler@textbuero.ch

MITARBEIT

Edwin Dutler (DUT), Christof Pfeiffer (chp), Hans Schärer (HS), Thomas Lendenmann (tl), Bernhard Ledermann (blb), Willy Rehmann (VR), Giovanni Ruggia, Daniel Zumbühl.

KORREKTORAT

Yvonne Schär
Hintere Hardaustasse 20
4900 Langenthal
yschaer@freesurf.ch

INSERATE

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Postfach 8326
3001 Bern
T 031 300 63 88
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

2100 Ex.
(Wemf-Auflage: 1700 Ex.)
4x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABE

Die nächsten Ausgaben der Zeitschrift InfoForum von Pro Bahn Schweiz erscheinen:

Nummer 3/05: 23. Sept. 2005
(Inserateschluss: 22. Aug. 2005)

Nummer 4/05: 9. Dez. 2005
(Inserateschluss: 7. Nov. 2005)

Tarifverbund Libero zeigt wenig Freiheit

Der neue Tarifverbund Libero im Grossraum Bern-Solothurn reagiert auf Kritik von Kunden und führt als Ersatz für Retourbillette eine Zwei-Fahrten-Karte ein. Unflexibel zeigt sich der Tarifverbund bei den Tarifen. Einige Gemeinden mussten happige Preisaufschläge in Kauf nehmen.

Als sich mit dem grossen Fahrplanwechsel im Dezember 2004 in den Kantonen Bern und Solothurn 15 Transportunternehmen zum Tarifverbund Libero zusammenschlossen, profitierte ein Grossteil der bisher 40 000 Bäre-Abi- und 7000 Froschkunden. Endlich konnte beispielsweise ein Kunde von Solothurn eine Fahrkarte bis ins Inselehospital Bern lösen.

Doch mit dem neuen Tarifverbund war nicht für alle eitel Freude angesagt: Kundinnen und Kunden aus einigen Gemeinden mussten teils mit happigen Preisaufschlägen vorlieb nehmen. Wer etwa von Münsingen in die Stadt Bern pendelt, muss für sein Jahresabo 1233 Franken bezahlen – satte 342 Franken mehr als vor dem neuen Tarifverbund.

PREISÜBERWACHER INTERVENIERT

Diese Aufschläge riefen auch Preisüberwacher Rudolf Strahm auf den Plan. Doch seine Intervention fruchtete nichts, Libero wollte an der Zoneneinteilung vorderhand nichts ändern. Dies wiederum brachte Strahm zur Aussage: «Die Libero-Verantwortlichen verhalten sich unflexibel und handeln nicht kundenfreundlich.» Strahm plädierte für pragmatische Lösungen. Er plädierte statt für tiefere Abopreise für ein Bonussystem, wie es beispielsweise im Kanton Zürich üblich ist: Wer ein Jahresabo kauft, erhält zwei zusätzliche Monate geschenkt. Bei den Libero-Verantwortlichen betonte man darauf, mit dem neuen System alte Ungerechtigkeiten beseitigt zu haben.

KEINE RETOURBILLETTE

In einem Punkt ist Libero aber auf die Kritik der Fahrgäste eingegangen. Kundinnen und Kunden kritisierten, dass es keine Retourbillette mehr gibt. Pro Bahn Schweiz wurde diesbezüglich ebenfalls bei Libero vorstellig und bezeichnete diese Tatsache in einer Eingabe an den Tarifverbund als «klaren Rückschritt».

Als Ersatz forderte Pro Bahn eine Zwei-Fahrten-Karte. Und siehe da: Wenige Monate nach Einführung des neuen Tarifverbunds lancierte Libero Anfang April 2005 eine Zwei-Fahrten-Karte. Sie hat den Vorteil, dass sie beliebig im Voraus gekauft werden kann. Doch die Karte hat einen grossen Nachteil: Sie

kann nur an den bedienten Verkaufsstellen bezogen werden und ist an den Automaten nicht erhältlich.

Weniger positiv lautet die Antwort der Libero-Verantwortlichen, was die restliche Kritik von Pro Bahn am Tarifverbund betrifft. Eine 24-Stunden-Karte wird es vorderhand in Bern nicht geben. «Es ist nicht ausgeschlossen, dass es in Zukunft eine 24-Stunden-Karte geben wird», antwortete Libero auf die Eingabe von Pro Bahn. Über den Zeitpunkt einer möglichen Einführung will der Tarifverbund Libero aber keine Angaben machen. Bereits zu einem früheren Zeitpunkt hiess es, aus technischen Gründen sei es nicht möglich, Tageskarten für sämtliche Zonenkombinationen anzubieten. Erst mit neuen Billettautomaten könnte dies realisiert werden. Doch bis alle Transportunternehmungen im Gebiet des Tarifverbunds Libero neue, typengleiche Automaten anschaffen werden, dürfte es voraussichtlich 2009 werden.

KEIN HUNDEABO MEHR

Kein Thema ist das von Pro Bahn kritisierte, fehlende Hundeabo. Die Libero-Geschäftsstelle verweist auf das Hunde-GA und argumentiert, dass 2004 im Tarifverbund Bäre-Abi gesamthhaft lediglich 29 Hundeabos verkauft worden seien. «Die Kosten für die Aufrechterhaltung dieses Artikels im Computersystem stehen in keinem Verhältnis zum Ertrag», schreibt Libero-Co-Geschäftsführer MartinENZ.

Otto Hostettler

Foto: Zug



Editorial

Während sich auf Gemeindeebene immer weniger Leute in den politischen Parteien engagieren, herrscht bei den nationalen Wahlen in allen Kantonen ein intensiver Wahlkampf. Die Kandidatinnen und Kandidaten versprechen dem Volk das Blaue vom Himmel. Aus Wählersicht war es deshalb in den letzten Monaten sehr interessant, im Bundeshaus die Debatten um die HGV-Anschlüsse und das Entlastungsprogramm 04 zu beobachten. Via Internet ist es jedermann möglich, live im National- und Ständerat dabei zu sein. Meine Stunden im Internet waren äusserst aufschlussreich – nur leider auch sehr ernüchternd: Da wird zwar im Wahlkampf mit dem öffentlichen Verkehr geworben. Steht im Parlament aber eine Verkehrsvorlage an, stimmt der eine oder andere ohne Wimpernzucken gegen den öffentlichen Verkehr. Bei den nächsten Wahlen ins eidgenössische Parlament werde ich die Propaganda der Parteien ungelesen in den Papierkorb werfen! Ich werde jedoch Wahlveranstaltungen besuchen und mich mit den Abstimmungsprotokollen eindecken. Die Politik hat ein kurzes Gedächtnis, heisst es. Aber vom Volk als ÖV-Förderer ins Parlament gewählt zu werden und dann gegen den öffentlichen Verkehr zu stimmen – das übersteigt meine Schmerzgrenze.

Edwin Dutler, Präsident



Foto: Otto Hostettler

Tarifverbund Libero: Erst 2009 werden neue Automaten Erleichterung bringen.

Tram Zürich-West: Lebensader des neuen Quartiers

Das Quartier Zürich West braucht für seine Weiterentwicklung ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel. Mit dem Tram Zürich-West und dem Umbau der Pfingstweidstrasse könnte die westliche Einfallsachse umgestaltet und zu einem Boulevard gemacht werden. Das 150-Millionen-Projekt von Kanton, Stadt und Verkehrsbetriebe Zürich ist weit fortgeschritten.

Mit dem Tram Zürich-West erhält eines der bedeutendsten Entwicklungsgebiete der Stadt Zürich ein leistungsfähiges, verlässliches und attraktives öffentliches Verkehrsmittel. Sieht man von der kurzen Verlängerung der Tramlinie 11 vom Zentrum Oerlikon zur Messe Zürich ab, handelt es sich um die erste Tramverlängerung seit der Eröffnung der Tramlinie nach Schwamendingen 1986. Die rund drei Kilometer lange Neubaustrecke zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem eigentlichen Westbahnhof von Zürich, dem Bahnhof Zürich Altstetten, erschliesst bekannte bestehende und neue Wohn-, Wirtschafts-, Vergnügungs- und Entwicklungsgebiete. Sie verbindet unter anderem die Eventhallen an der Hardstrasse mit dem Turbinen-Platz und seinen umliegenden Hotels und dem neuen Wohn- und Einkaufskomplex (Puls 5). Die neue Linie verbindet auch das neu genutzte Toni-Areal mit dem geplanten Stadion Zürich auf dem Hardturm-Areal. Für Zürich ist die Realisierung des Trams Zürich-West eine Chance, mit Bund und Kanton zeitgerecht und finanzierbar eine der wichtigsten Einfallsachsen im Einklang mit dem regionalen Richtplan und der Entwicklungsvorstellung der Stadt Zürich umzubauen und neu zu gestalten. Die beiden Projekte «Umbau Pfingstweidstrasse» und «Tram Zürich-West» können nur gemeinsam und gleichzeitig realisiert werden. Mit der Genehmigung des generellen Projektes zwischen der Europa-Brücke und der Hardstrasse hat der Bundesrat im Mai

2004 die unabhängige Realisierung von der übergeordneten Verkehrsproblematik ermöglicht.

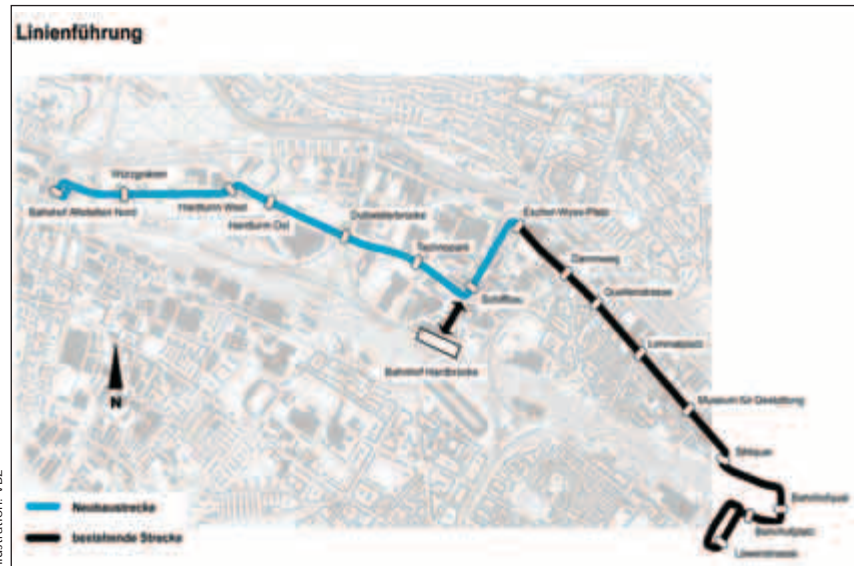
NACHFRAGEANALYSE

Zürich-West ist ein Quartier mit starker Entwicklungsdynamik, urban, dicht und ausgestattet mit grossmasstäblichen Bauten und Freiräumen. Dabei werden bis zum Vollausbau insgesamt rund 31 000 Arbeitsplätze und Wohnraum für 6000 bis 7000 Bewohner entstehen. Die Modellrechnungen für 2015 ergeben am jeweils höchst belasteten Querschnitt auf den neuen Tram-Teilstrecken durchschnittlich täglich zwischen 10 000 (Aargauerstrasse) und 23 000 Fahrgäste (Hardstrasse).

Auf Grund dieser Verkehrsprognosen ist der Einsatz einer neuen Tramlinie gerechtfertigt, obwohl die Zusatznachfrage bis 2015 mit Kapazitätsanpassungen am bestehenden Netz noch ohne die neue Tramlinie bewältigt werden könnte. Zusammen mit der Tramlinie 4 ermöglicht die neue Tramlinie jedoch eine hochwertige Gebieterschliessung des Entwicklungsgebietes.

VERNETZUNG UND BETRIEB

Die neue Tramlinie ist bestens in die bestehenden Netze der VBZ und der S-Bahn eingebunden. Die Linie ist mit Zugang zu drei Stadtbahnhöfen (Hauptbahnhof, Altstetten und Hardbrücke) und der Umsteigemöglichkeit zu drei wichtigen Tangential-Trolleybuslinien direkt mit dem Ge-



Zukunftspläne: Linienführung des Trams Zürich-West vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Zürich Altstetten Nord.

samtnetz verknüpft. Das Tram Zürich-West ist zudem Teil einer umfassenden Erschliessungsstrategie im Westen Zürichs. Mittel- und langfristig soll auch das Tram 8 vom Hardplatz über das SBB-Gleisfeld zum S-Bahnhof Hardbrücke verlängert werden.

Das Tram Zürich-West ersetzt die heutige auf diesem Abschnitt verkehrende Buslinie 54. Im Gegensatz zur Buslinie wird die neue Tramlinie ab Stadtzentrum geführt und soll, je nach Ergebnis der eingeleiteten Liniennetzentwicklungsstudie, entsprechend durchgebunden werden. Im vorliegenden Projekt ist die Wendeschleife Gessnerallee (beim Hauptbahnhof) die vorläufige Endhaltestelle im Stadtzentrum. Die Fahrzeit zwischen Zürich Hauptbahnhof und Zürich Altstetten soll 21 Minuten betragen. Die durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt ca. 16 km/h Dank weitgehendem Eigenstrasse und Bevorzugung an den Knoten wird eine hohe Fahrplanstabilität erreicht. Im

Regelbetrieb werden in der Spitzenstunde 8 Tramzüge benötigt. Ab Inbetriebnahme (voraussichtlich im Dezember 2009) sollen 4 neue Niederflurkompositionen des Typs Cobra mit einer Länge von je 36 Meter und 4 Tram-2000-Einheiten in Doppeltraktion eingesetzt werden.

UND WO FÄHRT'S DURCH?

Zwischen dem Hauptbahnhof und Escher-Wyss-Platz verkehrt die neue Tramlinie auf dem bestehenden Trasse der Linien 4 und 13 in der Limmatstrasse. Auf der Neubaustrecke zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten sind 4 Abschnitte zu unterscheiden. Das Trasse ist jeweils anhand städtebaulicher, verkehrstechnischer und gestalterischer Kriterien, aber auch insbesondere hinsichtlich einer guten Erreichbarkeit für die Fahrgäste festgelegt worden. Die heutigen Haltestellen Escher-Wyss-Platz werden in eine neue Haltestelle an der

Fortsetzung Seite 5

Fortsetzung von Seite 4

Limmatstrasse zusammenfasst, damit alle Tramlinien an diesem Umsteigepunkt die gleiche Haltestelle bedienen können. Der Knoten Escher-Wyss-Platz wird neu organisiert. Die heutige Kreisellösung wird in eine Doppel-T-Kreuzung umgewandelt, wobei die Strassenlage nach Nordwest geschoben wird, um die verschiedenen Verkehrsträger gegenüber der heutigen Situation vermehrt zu entflechten. Durch ein neues Ein- und Ausfahrtkonzept der Trams in das Depot Hard wird die Anzahl Rangierfahrten minimiert. Mit dem vorgesehenen Umbau des Depots werden die Rangierfahrten ganz entfallen.

In der Hardstrasse ist die Mittellage unter der Hardbrücke zwischen den Brückenpfeilern gewählt worden, weil so die Erschliessungsbedürfnisse der angrenzenden gemischten Nutzungen am besten gewährleistet sind und am meisten Gestaltungsspielraum offen bleibt.

Die «Kulturmeile» wird durch das neue Verkehrsregime in der Hardstrasse und die damit entstehende Freifläche beachtlich aufgewertet. In der Pfingstweidstrasse wurde nach umfangreichen Abklärungen und Variantenstudien die Seitenlage Nord gewählt. Die Verteilung des Einzugsgebiets der Fahrgäste, verkehrstechnische und städtebauliche Aspekte bei der Ausbildung der Knotenpunkte, die Erschliessung des neuen Stadions und die Minimierung der Konfliktstellen mit dem Fuss- und Motorfahrzeugverkehr haben hierzu den Ausschlag gegeben.

In der Aargauerstrasse wechselt das Tram mit der Querung der Pfingstweidstrasse auf die Südseite, wo es

bis zum Abzweiger in die Wendeschleife beim Bahnhof Altstetten auch verbleibt. So werden Konflikte mit den Anschlussknoten von und zur Nationalstrasse A1 bzw. Europabrücke vermieden. Zusätzlich kann dadurch auch die bestehende Raum- und Trottoirsituation auf der Nordseite der Aargauerstrasse erhalten werden. Südlich des begrüneten Eigentrassees wird von der Pfingstweidstrasse bis zum Bahnhof Altstetten ein 3,0 m breites Trottoir angeordnet.

SIEBEN NEUE HALTESTELLEN

Zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten sind (einschliesslich der Endhaltestelle) sieben neue Haltestellen geplant. Der Abstand zwischen zwei Haltestellen beträgt 300 bis 590 Meter. Die Endhaltestelle Bahnhof Altstetten Nord der neuen Tramlinie (Westlink) soll mit der Endhaltestelle und Wendeanlage der Buslinie 307 (Bahnhof Altstetten-Werdhölzli-Bahnhof Schlieren) kombiniert werden. Sie wird über kurze und attraktive Verbindungen zu den Perrons des Fern- und S-Bahn-Hofes verfügen. In der Tram-Wendeschleife beabsichtigt die Stadt Zürich, einen attraktiven Stadtplatz zu erstellen.

Durch die Neugestaltung des Escher-Wyss-Platzes sind die bestehenden Aufgänge zur Bushaltestelle auf der Hardbrücke zu ersetzen. Dazu sind zwei neue Treppenaufgänge vorgesehen. Zudem werden die bestehenden Trolleybus-Haltestellen «Pfingstweidstrasse» in den Bereich der Tramhaltestelle Schiffbau verlegt. Damit wird eine optimale Haltestellenverteilung erreicht und die Umsteigebeziehung Trolleybus/Tram wird verbessert.

Das Tramtrasse ist ausser in der Hardstrasse und in den Knotenbereichen, grundsätzlich als Grüntrasse angelegt. Dieses Trasse ist für Pneu-fahrzeuge nicht befahrbar. Die Einführung der neuen Tramlinie ist Voraussetzung, um die steigenden Verkehrsbedürfnisse in Zürich-West ohne überproportionale Zunahme des motorisierten Verkehrs bewältigen zu können. Damit entspricht das Vorhaben auch den Zielen der Luftreinhaltung. Mit dem Einsatz lärmarmer Fahrzeuge (Cobra-Tram) und weiteren Massnahmen wie Gleisschmiereinrichtungen vor Kurven, Schotter-Rasen-Trasse, gummi-mantelten Schienen, werden die technisch möglichen sowie wirtschaftlich tragbaren Massnahmen getroffen.

TERMINE UND KOSTEN

Unabhängig vom Realisierungsplan des neuen Stadions Zürich ist das Ausführungsprojekt gestartet worden. Die Bauvorarbeiten könnten darauf im Sommer 2007 erfolgen, die Hauptbauarbeiten sind für Februar 2008, die Inbetriebnahme für Dezember 2009 (Fahrplanwechsel) geplant. Die Kosten für das Tram Zürich-West betragen gemäss Voranschlag (Dezember 2004) rund 150 Millionen Franken. Das Bewilligungsverfahren für das Tramprojekt wird zurzeit nach Eisenbahnrecht durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), das Strassenprojekt nach Nationalstrassenrecht durch das UVEK durchgeführt. Die öffentliche Auflage konnte Anfang Mai 2005 abgeschlossen werden. Im November 2004 hat der Bundesrat die Konzession für das Tramprojekt erteilt.

René Guertner*

* René Guertner ist Leiter Netzerweiterung bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ).



Foto: SBB

Übelkeit im Neigezug

Lediglich 15 Prozent gaben in einer repräsentativen Umfrage der SBB an, bei Reisen im Auto, Zug, Schiff oder Flugzeug Übelkeit zu verspüren. Allerdings leiden knapp ein Drittel auf Bahnfahrten. Am häufigsten betrifft die Reisekrankheit Frauen und Gelegenheitsbahnfahrer. Nur gerade 1 Prozent gab an, bei jeder Zugfahrt Übelkeit zu verspüren. Während mehr als der Hälfte in Neigezügen übel wird, leidet ein Viertel der Betroffenen auch in Waggonen ohne Klimaanlage und 22 Prozent im Obergeschoss der Doppelstockwagen. SBB-Verantwortliche betonten, wegen der Problematik mit der Rollmaterialindustrie im Kontakt zu stehen. ohs

SCHADENERSATZ FÜR COMBINO-DEBAKEL

Basel und Siemens haben sich über die Zahlung von Schadenersatz wegen der Nichtverfügbarkeit der Combino-Flotte vor gut einem Jahr geeinigt. Über die Höhe wurde Stillschweigen vereinbart. Zudem gilt der abgeschlossene Vertrag für den Fall, dass sich die Basler Verkehrsbetriebe für die Sanierung der Combinos entscheidet.

ohs

SVP-Nationalrat Binder fordert Ausbau des Knotens Zürich

Der Bahnknoten Zürich soll weiter ausgebaut werden. Dies fordert Nationalrat Max Binder an einer Tagung des Zürcher Verkehrsverbunds. «Was gut ist für Zürich, ist gut für die Schweiz», sagte Binder.

An einem vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) organisierten Informationsanlass zeigte der ZVV Behörden und Politikern die Strategie der kommenden Jahre auf. Nach der Begrüssung durch ZVV-Direktor Franz Kagerbauer haben zwei Vertreter aus einem politischen Umfeld, welches nicht unbedingt als ÖV-freundlich gilt, bemerkenswerte Worte an die Anwesenden gerichtet.

BAHNKNOTEN ZÜRICH

Vor den rund 200 Gästen fiel insbesondere SVP-Nationalrat Max Binder auf. Sein Referat

stand unter dem Titel: «Was gut ist für Zürich, ist gut für die Schweiz». Dabei wies er darauf hin, dass der schweizerische Schienenverkehr nur dann optimal funktionieren könne, wenn er im grössten Bahnknoten des Landes reibungslos abgewickelt werden könne. Dazu brauche es einen weiteren Ausbau dieses Bahnknotens. Binder zählt dazu aber auch die Verbindungen innerhalb des Kantons Zürich, allen voran die Verbindung zwischen Zürich, dem Flughafen und Winterthur.

In seinem Referat kam Binder aber auch auf die anderen anstehenden Projekte zu

sprechen, die für den Ausbau der Bahninfrastruktur von entscheidender Bedeutung sind: NEAT, Anschlüsse ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Binder meinte, dass sich die Schweiz mit dem «Jahrhundertbauwerk am Gotthard und am Lötschberg» auf ein «finanzielles Jahrhundertabenteuer» eingelassen habe.

Die vom Bund vorgeschossenen Gelder seien von den Bahnen in 60 Jahren zurückzuzahlen. Die «Rentabilität der Investitionen» sei auf Grund von vorsichtigen Wirtschaftlichkeitsrechnungen gegeben und daher sei die

NEAT «auch wirtschaftlich interessant».

Die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer verwies an der Tagung des ZVV auf die von der ETH-Konjunkturforschungsstelle veröffentlichte Studie, welche zum Schluss kam, dass in die Verkehrsinfrastruktur investierte Gelder mit fast 12 Prozent rentieren. Dazu betonte sie: «Im Klartext: Öffentliche Verkehrsinfrastrukturen generieren längerfristig Wirtschaftswachstum und dürfen nicht kurzfristig motivierten Sparanstrengungen zum Opfer fallen.»

Christof Pfeiffer

Ich zahle weniger.

**Mit Reka-Checks
im Hotel, Restaurant,
Reisebüro...**

reka:3
www.reka.ch

Läufelfingen–Olten: in Zukunft der Bus?

Das «Läufelfingerli», die Linie 9 der Regio-S-Bahn Basel, wird voraussichtlich auf Bus umgestellt. Der Kanton Baselland sieht in der Umstellung das grösste Sparpotential. Doch Pro Bahn Schweiz kämpft für die Bahnverbindung im Homburgertal und sucht nach Lösungen.

Im Herbst 2005 steht der neue Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr zum Entscheid im Landrat Baselland an. Im Rahmen der generellen Aufgabenüberprüfung hat die Regierung von Baselland Einsparungen im öffentlichen

Verkehr von jährlich 2,2 Millionen Franken beschlossen. Das grösste Sparpotential hat der Kanton bei der S-Bahn Linie 9, dem «Läufelfingerli» ausgemacht; mit einer Umstellung auf Busbetrieb könnten jährlich rund 800 000

Franken eingespart werden. Diese Summe wird aber von den betroffenen Gemeinden bestritten. Inzwischen haben die SBB eine Sparvariante vorgelegt, die um 200 000 Franken günstiger ist, weil die Spätverbindungen mit Bus geführt würden. Der jetzige Stundentakt kann durch die Bahn mit einer Fahrzeugkomposition erbracht werden, mit schlanken Anschlüssen in Olten Richtung Bern, Luzern, Zürich; in Sissach Richtung Basel.

PRO BAHN: BAHN IST DIE BESTE LÖSUNG

Der Verlust der Bahn würde dem Homburgertal eine grosse Einbusse der Qualität der Erschliessung bringen. Die Linie hat aber auch das Handicap, dass die Siedlungsgebiete teilweise sehr von den Stationen entfernt sind. Pro Bahn ist in Kontakt mit der Gemeinde Läufelfingen und versucht, einen Beitrag zum komplexen Problem einzubringen. Im Ressort Fahrplan der Pro Bahn werden interessante Vorschläge für die Zukunft der Bahnlinie erarbeitet, die aber nur im Gesamtrahmen der Regio-S-Bahn Basel und zusammen mit allen Beteiligten umgesetzt werden könnten.

Pro Bahn plädiert entschieden für den Erhalt des Bahnbetriebes und engagierte sich deshalb für eine in der Region lancierte Petition. Anfang Juni konnte das Komitee der Baselbieter Regierung und dem Landrat die Petition mit 8525 Unterschriften aus den betroffenen Gemeinde überreichen.

Willy Rehmann

Mehr Platz in Turbo-Zügen

Neue Mittelwagen gegen enge Platzverhältnisse: Bei 20 Gelenktriebwagen der Regionalbahn Turbo vergrössern ab Februar 2006 neue Mittelwagen die Platzzahl um 50 Prozent. Dank guter Fahrgastfrequenzen stossen die heutigen Fahrzeuge in den Hauptverkehrszeiten oft an die Grenze ihrer Kapazität. Um Abhilfe zu schaffen, hat die Regionalbahn Turbo bei der Stadler Bussnang AG 20 Zwischenwagen zu den GTW 2/6 bestellt. Das Platzangebot der neuen GTW 2/8 wird gegenüber dem GTW 2/6 um rund 50 Prozent vergrössert. Die ersten neuen GTW 2/8 werden ab Frühling 2006 auf der S1 Wil SG–Altstätten der S-Bahn St. Gallen fahrplanmässig eingesetzt. HS

ZAHL DER ANGRIFFE AUF SBB STABIL

Die Massnahmen gegen Gewalt in den SBB-Zügen zeigen offenbar Wirkung. Die Zahl der Angriffe auf das Bahnpersonal ist im vergangenen Jahr stabil geblieben, allerdings auf hohem Niveau. 385-mal wurden Angestellte der SBB tätlich angegriffen. 448-mal kam es zu verbalen Belästigungen. Laut SBB-Sprecher Christian Ginsing blieben die Zahlen bei den SBB seit Mitte 2003 stabil. Diese Trendwende führen die SBB auf ihr Massnahmenpaket zur Verbesserung der Sicherheit zurück.

HS



Illustration: DLM AG

Volldampf in die Zukunft?

Eine andere Vorstellung über die künftige Nutzung der Strecke Sissach–Läufelfingen–Olten hat die Dampflok- und Maschinenfabrik DLM AG aus Rätterschen ZH. Sie möchte mit Dampffahrten die Strecke vor allem für Tagesausflügler attraktiv machen und so die Passagierzahlen auf dem «Läufelfingerli» steigern. Die Einnahmen decken heute nämlich nicht einmal 20 Prozent der Kosten. Die DLM entwickelte und baute in den letzten 13 Jahren acht Dampflokomotiven (unter anderem auch für die Brienz-Rothorn-Bahn), die auf modernster Dampftechnik beruht (modern steam). Diese Dampflok brauchen im Gegensatz zu den alten Dampflok keinen Heizer mehr, sondern sind Einmannfahrzeuge. Sie funktionieren mit einer modernen Ölheizung, die mit Ökoheizöl betrieben wird (Leichtölfeuerung). Möglich ist ein moderner Pendelzug mit einem Steuerwagen. «Der wirtschaftliche Betrieb mit modernen Dampflokomotiven ist eine Tatsache, die auf nunmehr dreizehn Jahren Betriebserfahrung basiert», sagt DLM-Verwaltungsrat Roger Waller. Die DLM ist überzeugt davon, dass auch das «Läufelfingerli» mit Dampftrieb wirtschaftlicher betrieben werden könnte. Eine moderne Dampfbahn könne ebenso wirtschaftlich betrieben werden wie andere Züge und ziehe gleichzeitig mehr Passagiere an, argumentiert die Dampflok- und Maschinenfabrik. Beim zuständigen Baselbieter Amt reagierte man offen auf den Vorschlag der DLM, skeptisch betrachtete man die Idee einer Dampfbahn für die Strecke hingegen bei den SBB. ohs

Stadtbahn Kriens rückt in weite Ferne

Die Chancen, dass Kriens eine Stadtbahn erhält, nähern sich dem Nullpunkt. Der Kanton nahm diese Option nicht in sein Agglomerationsprogramm auf. Statt dessen setzt er auf den Bus. Doch der bleibt ohne eigene Spuren im Verkehr stecken.

Dadurch, dass der Kanton Luzern die Option einer Stadtbahn nach Kriens nicht in sein Agglomerationsprogramm aufnahm, welches er Ende Februar präsentierte, dürfte diese Idee zumindest für die nächsten 20 Jahre vom Tisch sein.

Laut «Neuer Luzerner Zeitung» begründete Sven-Erik Zeidler von der kantonalen Abteilung Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation den Entscheid in erster Linie mit finanziellen Überlegungen: Der Kanton könne sich bis zum Jahr 2025 kein schienengebundenes Verkehrsmittel von Luzern in die drittgrösste Agglomerationsgemeinde leisten.

Eine solche Stadtbahn würde mit mindestens 500

Millionen Franken zu Buche schlagen.

BEGEISTERUNG HÄLT SICH IN GRENZEN

An Stelle der Bahn nach Kriens setzt der Kanton auf den Bus. Diesen wolle man mit Busspuren und Pfortneranlagen fördern. Überdies ist die Einführung des Fünfminutentaktes auf Dezember 2005 geplant. Und als weitere Massnahme denkt man an einen Schnellbus, der nur noch die wichtigsten Haltestellen bedienen würde. Dass der Kanton die Stadtbahnidee aus dem Agglo-Programm gekippt hat, stösst in Kriens auf wenig Begeisterung. Die «Neue Luzerner Zeitung» zitiert SP-Einwohnerrat Martin Heini dahingehend, dass der

frühere Gemeinderat und die Krienser Grossräte es verschlafen hätten, für Kriens das Optimum herauszuholen. Ausserdem weist er darauf hin, dass der Bus ohne durchgehende separate Spuren weiterhin im Verkehr stecken bleibe. Und deren Realisierung dürfte an manchen Stellen nicht gerade einfach sein: Vor allem im Dorfzentrum stehen die Häuser nahe an der Strasse. Kritik kam auch von der überparteilichen Interessengemeinschaft Mobiles Kriens, während Gemeindeammann Bruno Peter vom kantonalen Verdikt wenig überrascht ist. Denn schon im S-Bahn-Bericht von Ende 2003 war die Krienser Stadtbahn lediglich unter ferner liefen aufgeführt.

Daniel Zumbühl

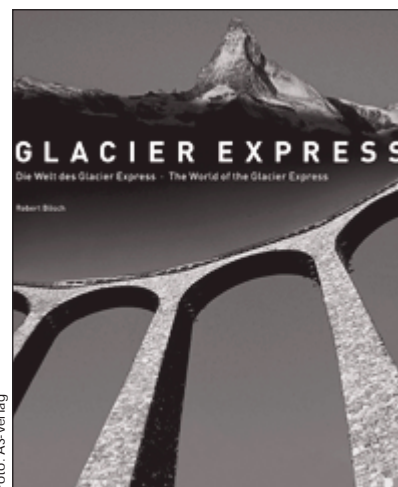


Foto: AS-Verlag

GLACIER EXPRESS

Kein Zug der Schweiz ist international so bekannt wie der Glacier Express, der durch die grandiose Hochgebirgslandschaft zwischen Wallis und Engadin führt. Am 25. Juni 1930 fuhr er zum ersten Mal durchgehend von Zermatt nach St. Moritz. Jährlich mehr als 250 000 Reisende lassen sich vom Schauspiel der faszinierenden Natur begeistern. Das 75-Jahr-Jubiläum begann im April auf dem höchsten Punkt des Glacier Express, auf dem Oberalppass. Der AS-Verlag präsentierte das Jubiläumsbuch und die Jubiläumslokomotiven der RhB und der MGB wurden erstmals der Öffentlichkeit gezeigt. Während des Sommers dieses Jahres finden exklusive und einmalige Fahrten statt. Das Jubiläumsbuch mit 240 Seiten und 205 Fotos ist zweisprachig deutsch/englisch und im Buchhandel für 78 Franken erhältlich. Mitglieder von Pro Bahn Schweiz erwerben das Buch mit Vorteil bei der Geschäftsleitung von Pro Bahn Schweiz. DUT

ICN-Veloverlad: Reservation nur im Sommer

Die auch von Pro Bahn kritisierte Reservationspflicht für den Veloselbstverlad im ICN gilt nur noch im Sommer. Und: Die Velo-Extrazüge am Jurasüdfuss sind kein Thema mehr.

Das Ärgernis für jene, die ihr Velo auf den Intercity-Neigezug mitnehmen wollen, bleibt bestehen. Allerdings gilt die Reservationspflicht für den Veloselbstverlad nur noch zwischen dem 21. März und dem 31. Oktober. Im Winterhalbjahr kann das Velo ohne Reservation eingeladen werden. Dies bestätigt SBB-Sprecher Roland Binz. Die SBB hatten mit der obligatorischen Velo-Platzreservierung im ICN bei vielen Rad fahrenden ÖV-Kunden Unmut ausgelöst.

Nach einer Petition verschiedener Interessenorganisationen, darunter auch Pro

Bahn Schweiz, analysierten die SBB zusammen mit Velo-Vertretern die Situation. Zudem verkehrten als Pilotversuch im letzten Jahr an 14 Wochenenden bei schönem Wetter zwischen Zürich und Lausanne auf der Jurasüdfusslinie zwei Zugspaare als Velo-Extrazüge. SBB-Sprecher Binz: «Leider hat sich gezeigt, dass diese Velo-Extrazüge nur sehr schwach benützt wurden.» Konkret waren die zwei Züge Zürich-Lausanne durchschnittlich nur mit fünf, in der Gegenrichtung mit neun Velos besetzt. Das Fazit ist bitter: Die SBB hätten für jedes im

Rahmen des Pilotversuches transportierte Velo gegen 400 Franken draufgelegt. Binz: «Offensichtlich besteht für solche Extrazüge neben dem regulären Bahnangebot mit Veloselbstverlad kein Bedürfnis.» Immerhin seien über 95 Prozent der Züge für den Velo-Selbstverlad frei zugänglich. Beschränkungen gebe es auf den internationalen Zügen (ICE, TGV). Am Gottthard wollen die SBB dieses Jahr am Wochenende vier IC-Züge mit einem Gepäckwagen für Velos verstärken. ohs

Weitere Informationen:

www.sbb.ch/velo

Pro Bahn will ÖV-Angebot optimieren

Kaum ist der grosse Fahrplanwechsel realisiert, arbeiten die Transportunternehmen bereits am Fahrplan 2007/08. Im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbands will Pro Bahn Schweiz Anschlüsse und Angebote für Kunden optimieren – und lancierte eine Reihe von Begehren.

Im Einflussbereich des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) sind für die Gestaltung des Fahrplanes die 12 regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) zuständig: Zimmerberg, Knönaeramt, Limmattal, Furttal, Unterland, Weinland, Glattal, Oberland, Pfannenstiel, Winterthur Land/Pfäffikon, Winterthur, Zürich. Bei all diesen regionalen Verkehrskonferenzen darf die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz je einen Vertreter stellen. Allerdings wird das Engagement von Pro Bahn Schweiz von den RVK-Präsidien unterschiedlich betrachtet.

Bei den meisten Verkehrskonferenzen ist unser Vertreter willkommen und wird jeweils auch zu den Versammlungen eingeladen. Gleichzeitig gibt es aber leider noch immer Präsidentinnen und Präsidenten, welche Pro Bahn Schweiz ignorieren.

WÜNSCHE ANMELDEN

Für jede dieser 12 Regionen ist ein «Markt verantwortliches Unternehmen» (MVU) zuständig. Das sind etwa die VBZ (Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich), die Post (Post-Auto) oder sonst ein konzessioniertes Transportunternehmen der entsprechenden Region. Jedermann hat das Recht, seine Wünsche an den Fahrplan einzelner Linien anzumelden.

Der Weg solcher Eingaben führt über den Wohnort des Eingebers. Die Gemeinden sind verpflichtet, diese Begehren an die zuständige RVK beziehungsweise an das MVU weiterzuleiten. Leider kann immer wieder beobachtet

werden, dass einzelne Gemeinden diese Pflicht nicht allzu strikte erfüllen. Nicht selten «versanden» eingegangene Begehren.

Der Zürcher Verkehrsverbund hat aber Pro Bahn Schweiz das Recht zugestanden, dass wir unsere Eingaben direkt an die MVU einreichen können. Setzt eine RVK Begehren um, müssen betroffene Gemeinden allfällige Kosten (z. B. für zusätzliche Halte) tragen.

Kein Wunder, ist Pro Bahn Schweiz mit solchen Eingaben bei den Gemeinden nicht immer sehr beliebt. Pro Bahn Schweiz bemüht sich daher, die Eingaben nicht nur an die verantwortlichen MVU zu richten, sondern auch die betroffenen Gemeinden zu orientieren. Immer wieder führt dies auch dazu, dass Gemeinden mit ihren (teils gleichen) Anliegen auch an Pro Bahn Schweiz gelangen.

FAHRPLAN 2007/2008

Im Hinblick auf den Fahrplan 2007/2008 hat Pro Bahn Schweiz eine grosse Anzahl von Eingaben lanciert. Hier einige Begehren im Überblick:

FORDERUNGEN BEI DEN S-BAHNEN

S2: soll integral (durchgehend vom ersten zum letzten Zug) bis und ab Ziegelbrücke verkehren.

S5: Oberglatt-Niederweningen soll den integralen Halbstundentakt erhalten (Direktverbindungen nach Oerlikon und Zürich HB sind beizubehalten).

S6: soll durchgehend minde-

stens bis Ottelfingen geführt werden.

S8: ab Oberwinterthur, nicht erst ab Winterthur HB.

S14 und S 24 sind wie geplant zusammenzuhängen.

S14: Der letzte Kurs (Zürich HB ab: 0.08) soll in Wipkingen halten.

S16: soll nach Verlängerung bis Schaffhausen (ab 2007) integral im Stundentakt fahren.

S29: Stein am Rhein-Winterthur: Der Einschaltzug Nr. S19016 soll beschleunigt werden, um in Winterthur den Anschluss an die S8 und dadurch die Verbindung nach Oerlikon herzustellen.

S33: ebenfalls integral im Halbstundentakt. Ein Frühzug ab Schaffhausen ist so vorzusehen, dass in Zürich die 6.30-Uhrspinne erreicht werden kann.

FORDERUNGEN BEI DEN BUSLINIEN

Linie 527: integraler Stundentakt.

Linien 675 und 676: Die Taktlücke am Vormittag ist zu schliessen. In Spitzenzeiten soll ein Halbstundentakt vorgesehen werden.

Linien 880 und 955: sollen auch werktags wieder verknüpft werden.

Linie 885: auch samstags halbstündlich.

Linie 893: Taktlücken schliessen.

Linie 612: Ein zusätzlicher Kurs am Abend (Seuzach ab: 19.55) ist einzuführen.

Christof Pfeiffer

Frauenfeld: Umstellung?

Ob die FW auf Bus umgestellt werden soll, will der Kanton Thurgau einmal mehr mit einer Studie prüfen. Weil die FW in der Botschaft zur Bahnreform 2 im Ergänzungsnetz figuriert, welches durch die Kantone zu finanzieren ist, ist diese Bahn zusätzlich gefährdet. HS

ZERMATT WILL MEHR AUTOTOURISTEN

In einer Konsultativabstimmung haben sich die Zermatter Stimmbürger mit einer knappen Mehrheit für einen wintersicheren Ausbau der Strasse ausgesprochen. Am Dorfrand soll ein Parkhaus entstehen und das Dorf soll autofrei bleiben. Gerade jetzt wo die Matterhorn-Gotthard-Bahn zusammen mit der öffentlichen Hand (inklusive Bund und Kanton) einen neuen Terminal realisiert, macht es keinen Sinn, diese Investition zu konkurrenzieren. Zum Glück war es nur eine Konsultativabstimmung und Entscheide sind (noch) keine gefallen. HS

REKA: NEUES FERIENDORF IN DISENTIS

Die Reka eröffnet in Disentis ihr 16. Reka-Ferienort. Die Ferienanlage besteht aus sechs Ferienhäusern mit 52 Wohnungen, einem Hallenbad, Kinderplanschbecken, Spieleinrichtungen für Kinder sowie einem grossen Gemeinschaftshaus. pd

Linienetz und Fahrzeuge kommen in Luzern gut an

Im Kanton Luzern sind die Kundinnen und Kunden zufriedener mit dem öffentlichen Verkehr als noch vor zwei Jahren. Dies ergab eine breit angelegte Kundenumfrage.

Zum zweiten Mal nach 2002 haben der Kanton Luzern und der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL) im letzten Herbst die Kundinnen und Kunden zur Qualität des öffentlichen Verkehrs im Kanton und in der Agglomeration befragt.

Fazit: Die Kundinnen und Kunden sind zufriedener als vor zwei Jahren. Positiv bewerten sie das gut ausgebaut Linienetz und die neuen, attraktiven Fahrzeuge. Verbesserungspotenziale bestehen insbesondere bei den Anschlüssen, aber auch bei der Reklamationsbearbeitung. Die Kundenzufriedenheitsstu-

die dient als Grundlage zur Einleitung von weiteren Verbesserungsmassnahmen.

GUTES GESAMTRESULTAT

Das Resultat liegt mit 71 von 100 möglichen Punkten zwei Punkte über dem von 2002 und stellt dem ÖV im Kanton Luzern ein gutes Zeugnis aus. Es zeigt, wie weit die Besteller (Kanton und Zweckverband ÖVL) und die Transportunternehmen die Erwartungen der Kunden erfüllen. Das gute Resultat bestätigt die Richtigkeit der verschiedenen Massnahmen zur Qualitätssteigerung in Luzern in der Vergangenheit, z. B. der Einführung des

Integralen Tarifverbundes in der Agglomeration Luzern, Beschaffung von neuen Niederflurfahrzeugen etc. Vergleichbare Kundenzufriedenheitsstudien wurden 2004 vom Kanton Solothurn (69 Punkte) und vom Zürcher Verkehrsverbund ZVV (76 Punkte) durchgeführt.

LINIENETZ, FAHRZEUGE

Die Kundinnen und Kunden sind mit dem ausgebauten Linienetz in Luzern 2004 zufriedener als 2002. Die Erschliessung des Wohn- und Arbeitsortes entspricht im Kanton und der Agglomeration offenbar weitgehend ihren Erwartungen. Auch stel-

len sie dem öffentlichen Verkehr in Bezug auf den Komfort der Fahrzeuge ein gutes Zeugnis aus. Positiv beurteilt werden in diesem Zusammenhang die neuen Busse und Bahnkompositionen, welche bereits auf vielen Linien eingesetzt werden. Dies zeigt sich in den guten Werten beim Fahrkomfort, welcher u. a. bequemes Ein-/Aussteigen dank Niederflur, genügend Sitzplätze, wenig Lärm- und Luftemissionen, verständliche Ansage im Bus und Bahn beinhaltet.

Für die Kundenumfrage wurden 3 075 Fragebogen verteilt, 2 200 wurden zurückgesandt. pd/ohs

SECURITRANS

Sicherheit für Menschen und Einrichtungen im öffentlichen Verkehr



www.securitrans.ch



Mit einem Ticket des ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) ist Ihr Tram auch ein Bus auch eine Bahn auch ein Schiff oder alles zusammen. Und was sind Sie auch noch?

Taschenfahrpläne: bald anders

Die neuen Taschenfahrpläne werden wieder abgeschafft. Nach teils heftigen Reaktionen der Kunden wollen die SBB die Städte und Linienfahrpläne wieder trennen. Eine wichtige Forderung von Pro Bahn wird ebenfalls erfüllt: Den Städtefahrplan gibts wieder im kleineren Format.

Die Kritik zum neuen Taschenfahrplan, den die SBB mit dem Fahrplanwechsel Ende 2004 lancierten, kam von allen Seiten, sogar von oberster Stelle: SBB-Chef Benedikt Weibel machte vor Journalisten kein Geheimnis, dass ihm der neue, im länglichen A6-Format gestaltete Taschenfahrplan nicht passt. Und so ging es vielen: Kritisiert wurde nicht nur das unhandliche Format, sondern auch, dass der Fahrplan bereits nach kurzer Zeit starke Gebrauchsspuren aufweist

und ganze Seiten herausfallen. Bei vielen Kundinnen und Kunden, die sich auch an Pro Bahn Schweiz wendeten, kamen die Auflistung der Verbindungen und die Übersicht des neu konzipierten Taschenfahrplanes schlecht an. Diese unbefriedigende Situation hat Pro Bahn kürzlich auch den Verantwortlichen der SBB darlegen können.

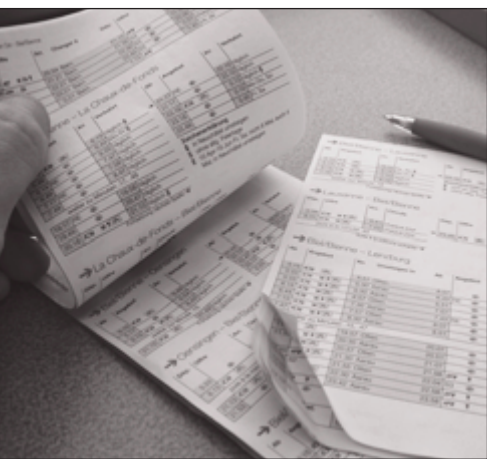
SBB ZIEHEN KONSEQUENZEN

Jetzt reagieren die SBB und kehren bei den Städtefahrplänen zum alten Konzept zurück. Dies bestätigt SBB-Sprecher Roland Binz gegenüber Pro Bahn Schweiz. Die Kunden seien «ausführlich befragt» worden, sagt Binz. 49 Prozent der Kunden würden gemäss einer Umfrage das kleinere Format A7 bevorzugen, während 47 Prozent das grössere Format A6 lieber hätten. Binz bestätigt, dass bei den Reaktionen am häufigsten «fehlende Relationen» genannt wurde. Auf Kritik

sties aber auch das Format, das laut Binz von den Kundinnen und Kunden als «unhandlich» bezeichnet wurde. Vermisst hatten Kunden aber auch die weggefallenen Linienfahrpläne.

Bei den SBB zieht man aus der Kritik Konsequenzen: Auf den Fahrplanwechsel im Dezember wird es nun wieder getrennte Städte- und Linienfahrpläne geben, wie Sprecher Binz sagt. Der Städtefahrplan wird im alten, kleineren Format (A7) erscheinen, links geheftet, basiert aber auf der Gestaltung des heutigen Taschenfahrplanes. Allerdings wird es ein Inhaltsverzeichnis geben und Seitenzahlen. Zudem sollen die Relationen optimiert werden.

Die Linienfahrpläne hingegen werden im grösseren A6-Format erscheinen, links geheftet und ebenfalls wie der heutige Taschenfahrplan gestaltet sein. Zudem soll es darin eine Übersichtskarte sowie ein Inhaltsverzeichnis geben. **Otto Hostettler**



Ärgernis neuer Taschenfahrplan: unhandliches Format, schnell zerknittert.

Foto: ohs

Neue Eisenbahn-Alpentransversale

Ein neues Buch schildert die beachtenswerte Geschichte der Eisenbahn-Alpentransversalen.

Bereits 1864 wurden Überlegungen für einen tief liegenden Gotthard-Eisenbahntunnel angestellt. Mitte der 1940er-Jahre wurde eine Projektstudie für einen Basistunnel von Amsteg nach Biasca veröffentlicht. Und im März 1971 erteilte der Bund den SBB den Auftrag, sofort mit der Detailprojektierung der Gotthard-Basislinie zu beginnen. Doch wegen des damali-

gen rückläufigen Güterverkehrs verzichtete der Bund auf eine Umsetzung des darauf ausgearbeiteten Projekts. Andernfalls wäre der Gotthardbasistunnel noch im letzten Jahrhundert vollendet worden.

Werner Rutschmann, der als Ingenieur zuerst bei Elektro-Watt und 1971 bis 1976 als Projektleiter der Gotthard-Basislinie im Auf-

trag der Generaldirektion SBB diese Arbeiten leitete, hat es unternommen, einen Rapport darüber zu erstellen. Dieser ist in Buchform im Verlag von SBB-Historic erschienen und bildet einen wertvollen Beitrag zur neueren Schweizer Eisenbahngeschichte.

gb

Verlag SBB-Historic: Neue Eisenbahn-Alpentransversale; Werner Rutschmann

Matterhorn-Gotthard-Bahn

Bei der Matterhorn-Gotthard-Bahn ist der Lenkungszuschlag für Tageskarten ab sofort aufgehoben, dies geht aus einer SBB-internen Mitteilung ans Verkaufspersonal hervor. Im Sinne einer verkehrslenkenden Massnahme wurde während bestimmten Saisonzeiten für Reisen mit Tageskarten ein Lenkungszuschlag erhoben. Die Erfahrungen zeigten, dass auf die Erhebung dieses Zuschlages verzichtet werden kann. Inhaber von Generalabonnements und neu auch von Tageskarten genießen daher ab sofort freie Fahrt auf dem ganzen Streckennetz der Matterhorn-Gotthard-Bahn. **pbs**

EISENBAHN-ORT WINTERTHUR

Die Geschichte der Eisenbahn und der Stadt Winterthur sind von Anfang an eng miteinander verbunden: Bereits 1876 wurde Winterthur mit 7 Bahnverbindungen der bedeutendste Knotenpunkt der Ostschweiz. Zwei Jahre später brachte das «Nationalbahn-Debakel» die Stadt in eine nachhaltig prekäre Finanznot. Doch nicht nur vergangene Geschichten und Anekdoten, sondern auch zukünftige Ideen sind in diesem Rundgang integriert. Die Führung beleuchtet städtebauliche, ökonomische und kulturhistorische Aspekte. **pd**

Führungen: 18. 6.; 9. 7.; 30. 7.; 20. 8.; 10. 9.; 1. 10.; 12. 10. (10 Uhr vor dem Hotel Banana City).

Güterverkehr: Rahmenbedingungen massiv verschlechtert

Die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene in der Schweiz verschlechtern sich dermassen, dass die Verkehrsverlagerung in immer weitere Ferne zu rücken droht: Trassenpreise werden angehoben, Loks müssen mit ETCS ausgerüstet werden und die Züge müssen Strecken mit grossen Steigungen befahren, die für den Güterverkehr nicht geeignet sind.

Zurzeit scheint es im Transportwesen nur ein Thema zu geben: die Verteuerung der Strassentransporte durch die Anhebung der LSVA. Durch geschickt gestreute Informationen an die Öffentlichkeit macht uns die Strassentransportlobby glauben, seit dem Jahr 2005 seien sämtliche Transporte auf der Strasse teurer geworden. Völlig verschwiegen wird dabei aber, dass durch die Anhebung der zulässigen Tonnage von 34t auf 40-Tonnen-Gesamtgewicht diese Erhöhung insbesondere bei schweren Gütern mehr als kompensiert werden kann, weil die gleiche Menge mit weniger Fahrten transportiert werden kann. Damit erwächst den Bahnen eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz in einem der wenigen Bereiche, der bisher noch ihre Domäne war. Genau zu diesem denkbar schlechten Zeitpunkt verschlechtert der Bund weitere Rahmenbedingungen für Transporte auf der Schiene – entgegen dem eigenen Auftrag.

ANHEBUNG DER TRASSENPREISE

Im Rahmen der so genannten Entlastungsprogramme (EP) musste auch das UVEK Einsparungen umsetzen, davon war auch der Güterverkehr betroffen – die gesamte einzuspärende Summe sollte durch höhere Trassenpreise im konventionellen Güterverkehr rein gespielt werden. Konkret heisst dies, dass die verschiedenen im Güterverkehr tätigen EVU (wie SBB Cargo, BLS Cargo, TX Logistik oder Rail4Chem) für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur einfach mehr bezahlen müs-

sen. Da sie diese nicht unerheblichen Mehrkosten (siehe Kasten unten) auf Grund der teilweise sehr tiefen Margen mehrheitlich nicht selbst übernehmen können, müssen sie diese Kosten an ihre Kunden, also die verladende Wirtschaft, weitergeben. Da die Trassenbenützungsgebühren fast ausschliesslich auf der gefahrenen Tonnage beruhen, wird insbesondere für schwere Güter massiv mehr bezahlt. Da die Kunden naturgemäss so günstig wie möglich transportieren wollen, werden sie auf mehrere Arten auszuweichen versuchen:

Im schlechtesten Fall werden sie ihre Güter auf der Strasse transportieren. Falls die RoLa (Rollende Landstrasse, d. h. Transport von ganzen Lkws auf speziellen Niederflurwagen) am vorteilhaftesten ist, werden sie den Grossteil der Strecke ebenfalls auf der Strasse zurücklegen und die Schweiz auf der RoLa durchqueren. Falls der UKV (unbegleiteter kombinierter Verkehr, d. h. Container und Wechselbehälter auf Tragwagen) die günstigste Alternative darstellt, werden sie auf diesen wechseln

Zwar wird in zwei der drei hier aufgelisteten Fälle die Schweiz wie bisher auf der Schiene durchquert, allerdings mit gravierenden Nachteilen, und zwar sowohl umweltmässig wie finanziell:

ROLA

Die RoLa nützt ein Element der existierenden Gesetzgebung auf der Strasse aus: die Ruhezeitverordnung für Chauffeure. Die Fahrzeit eines RoLa-Zuges ist idealerweise genau so lang wie die



SBB-Cargo im internationalen Verkehr: Mineralöltransport von Trecate, Italien, nach der Schweiz.

gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit für die Chauffeure. Spediteure ziehen dann die RoLa dem reinen Strassentransport vor, wenn durch Ausnutzung dieser Pause auf einen zweiten Chauffeur verzichtet werden kann. Naturgemäss fahren demzufolge Lkws von Norddeutschland lange Strecken bis zu den relativ nahe an der Schweizer Grenze gelegenen Verladeterminals, d. h. die auf der Schiene zurückgelegte Strecke ist nur so kurz wie nötig statt so lange wie möglich.

Ökologisch ist dies mehr als fraglich. Zwar ist die RoLa ein wichtiges Instrument, um Lkws von der Strasse zu verlagern, die ohne RoLa für die Schiene nicht erreichbar wären. Aber bestehende Schienenverkehre (von Anschlussgleis zu Anschlussgleis, also 100% auf der Schiene) auf die RoLa umzulagern, ist sicherlich alles andere als sinnvoll.

Die RoLa muss mehrfach subventioniert werden, damit sie überhaupt fährt: erstens mit gegenüber dem konven-

Fortsetzung Seite 14

Fortsetzung von Seite 13

tionellen Güterverkehr tieferen Trassenpreisen (wobei die Differenz vom Bund übernommen wird) und zweitens mit relativ hohen Betriebskostenzuschüssen (welche ebenfalls vom Bund bezahlt werden).

UKV

Der UKV bietet der Schiene die Chance, auch Güter transportieren zu können, die man niemals im konventionellen Schienenverkehr fahren könnte, z. B. ganz einfach deshalb, weil sehr viele Firmen gar keinen Schienenanschluss haben (man denke nur an all die neueren Industriegebiete ohne

Bahnanschluss). Er hat allerdings umweltmässig den Nachteil, dass eben vor und nach dem Bahntransport jeweils ein (kürzerer oder längerer) Strassentransport notwendig ist. Gegenüber der RoLa hat er aber die Vorzüge, dass er effizienter ist (weniger Totlast) und im Prinzip überall dort eingerichtet werden kann, wo das Aufkommen genügend gross für einen Ganzzug und ein Terminal vorhanden ist. Demzufolge ist die auf der Schiene zurückgelegte Distanz so gross wie möglich und die auf der Strasse so kurz wie nötig. Umweltmässig schneidet er aber gegenüber einem Anschlussgleis Verkehr (konventionell) immer noch etwas schlechter ab.

Finanziell schneidet der UKV besser ab als die RoLa, allerdings müssen zurzeit auch diese Verkehre noch subventioniert werden: mit ebenfalls reduzierten Trassenpreisen und mit zusätzlichen Betriebskostenzuschüssen.

FAZIT

Mit jeder Tonne, die vom konventionellen Verkehr in den UKV oder die RoLa verlagert wird:

- bezahlt der Bund mehr, als er heute für die Trassenpreissubventionierung im konventionellen Verkehr ausgibt!
- entstehen mehr Strassen Transporte als nötig und damit in den meisten Fällen auch höhere Umweltbelastungen!

Neben diesen ökologischen und finanziellen Folgen hat diese Politik aber einen weiteren gravierenden Nachteil: dadurch, dass Kunden im konventionellen Verkehr bis 2008 doppelt so viel für die Infrastrukturbenützung bezahlen müssen wie Kunden, welche ihre Ware im kombinierten Verkehr transportieren lassen, werden sie es sich gut überlegen, ob sie auch in Zukunft eigenes Geld in die Ausrichtung ihrer Logistik auf den Schienentransport investieren wollen (Anschlussgleise, private Güterwagen, Mehrkosten bei der innerbetrieblichen Logistik). Und hat sich eine Firma einmal entschieden, auf die Strasse zu setzen, so wird sie kaum vor Amortisation dieser Investitionen wieder in die Bahn investieren. Ist ein Transport einmal für die Schiene verloren, kann er nur mit sehr viel grösserem Aufwand (auch finanziell) eventuell wieder zurückgewonnen werden. Die

vom Bund angestrebte Nachhaltigkeit (gerade bei Transportentscheidungen) wird damit von ihm selbst hintertrieben.

Möglicherweise denkt der Bund, dass die bisherigen Verkehre einfach wie bisher weitergeführt werden, aber zu höheren Preisen, und dass nur neue Transportflüsse, welche bisher auf der Strasse abgewickelt wurden, in den kombinierten Verkehr wechseln. Daran, dass sich sicherlich auch bisherige Bahnkunden einen Wechsel in ein günstigeres, aber schliesslich höher subventioniertes Bahnangebot überlegen, hat er offenbar nicht gedacht. Wie sonst ist es zu erklären, dass für gleiche Leistungen solch unterschiedliche Preise zu entrichten sind?

BEISPIEL AUS DER PRAXIS: BASEL-CHIASSO

Was bedeuten nun die erwähnten Punkte in der Praxis? Nehmen wir ein alltägliches Beispiel: Ein Güterzug mit einem Bruttogewicht von 1 350 Tonnen fährt von Basel nach Chiasso, einmal als konventioneller Güterzug, bei dem die Waren in Habis (4-achsige Schiebewardwagen) verladen sind, einmal als Zug des UKV, bei welchem dieselben Waren in Containern verladen sind.

Die Produktionskosten eines solchen Zuges setzen sich aus folgenden Elementen zusammen: Lokomotive, Lokführer, Wagenmiete, Trasse, Serviceleistungen (Ankuppeln, Abkuppeln, Behandlung der Papiere etc.).

Die Produktionskosten verschiedener Züge unterscheiden sich bei den einzelnen Elementen nicht, ausser beim Trassenpreis. Währendem die Elemente des Grund-

Liberalisierung des Bahngüterverkehrs

Voraussetzung für die erfolgreiche Verkehrsverlagerung ist das Engagement aller an Logistikketten beteiligten Akteure. Es braucht mehr als den von Brüssel verordneten Wettbewerb im Schienengüterverkehr, die vom Schweizer Stimmvolk mehrmals bejahten Verlagerungsmassnahmen, den in der Schweiz seit 1999 geltenden freien Netzzugang und die neuen Rahmenbedingungen der Bahnreform 1, um den Modalsplit langfristig zu Gunsten der Bahn zu beeinflussen. Die Schweiz ist zwar Spitzenreiterin bei der Umsetzung der Liberalisierung, doch erst gezielte Investitionen durch die verladende Wirtschaft und eine flexible Angebotsgestaltung der Güterbahnen bringen die von Europa und dem Schweizervolk geforderten Ergebnisse. Dies zeigt das Ende 2004 erschienene Handbuch des VAP und der Litra «Liberalisierung des Bahngüterverkehrs und Verkehrsverlagerung durch die Schweizer Alpen» auf. Der Autor Kurt Metz präsentiert auf verständliche Weise die aktuellen Güterverkehrsentwicklungen in Europa aus Sicht der Praxis in der spannenden Phase des Umbruchs. Er schildert Erfolge und Hindernisse bei der Verkehrsverlagerung anhand konkreter Beispiele und beschreibt anschaulich die komplexen Prozesse. Dazu präsentiert er Thesen über den Einfluss der Maut sowie die zu erwartenden Entwicklungen. Abgerundet wird das Buch mit einem umfangreichen und bebilderten Begriffsteil. Kurt Metz ist Fachpublizist und Kommunikationsberater mit über zwanzigjähriger Erfahrung mit Verkehrsthemen in ganz Europa. Das Handbuch ist zum Preis von 48 Franken plus Porto erhältlich. Bestellungen per Mail an info@metzco.ch. DUT

Fortsetzung Seite 15

Fortsetzung von Seite 14

preises (ausser für den Streckenunterhalt) für alle Güterzüge gleich sind, soll der Deckungsbeitrag nur im konventionellen Güterverkehr verrechnet werden. Die Unterschiede nehmen hier unverständliche Ausmasse an:

Für einen konventionellen Zug bezahlt man bereits heute etwa 30 Prozent mehr als für einen Kombizug. Für 2006 und 2007 ist geplant, dass der Bund den so genannten Deckungsbeitrag nur noch zu 30 Prozent übernimmt, die restlichen 70 Prozent haben die Kunden zu tragen, d. h. der Unterschied beträgt bereits 80%.

Ab 2008 ist geplant, den Deckungsbeitrag ganz den Kunden anzulasten, mit dem Resultat, dass der Unterschied mehr als 100% beträgt

PROBLEM NEUBAUSTRECKE MATTSTETTEN-ROTHRIST

Die rund 45 km lange Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist ermöglicht es, die Fahrzeiten im Personenverkehr zwischen den grossen Zentren unter eine Stunde zu drücken. Gleichzeitig erhöht sie die Kapazitäten auf der Strecke Olten-Bern. Während sie am Tage den Reisezügen vorbehalten bleibt, sollen – so die Vorstellungen des Bundes – ab 2006 während der Nacht auch die Güterzüge über diese Strecke geschickt werden. Gleichzeitig soll ab diesem Zeitpunkt das Befahren der Stammstrecke über Burgdorf-Langenthal in der Nacht (aus Lärmschutzgründen) untersagt werden. Was für die Bewohner dieser Strecke sicherlich angenehm ist, bereitet dem Güterverkehr riesige Sorgen: Die NBS ist wesentlich steiler als die seit über 100 Jahren bestehende Stamm-

strecke. Und weil die Anhängelast einer Lok von der Steigung der Strecke abhängt, müssen die Bahnen für die Führung von Güterzügen, für die bisher eine Lok genügte, neu eine zweite Lokomotive vorspannen. Diese Mehrkosten wiederum gehen voll zulasten der EVUs: Kein Kunde wird bereit sein, für dieselbe Leistung wie bisher auch nur einen Euro mehr zu bezahlen!

Es mutet schon mehr als seltsam an, dass im 20. Jahrhundert eine Strecke geplant und gebaut wird, die wesentlich steiler ist als die vor über 100 Jahren gebaute Stammstrecke.

Aber die NBS ist nicht nur steiler, sie verfügt mit ECTS auch noch über Sicherungseinrichtungen, die von denen der Stammstrecke abweichen. Jede Lok, die die NBS befahren will (oder besser gesagt muss), muss mit der entsprechenden Technik ausgerüstet sein (Kostenpunkt pro Lok: rund 400 000 Franken) – zusätzlich zur bisherigen Sicherungstechnik. Jahrelang wurde moniert, dass die Bahnen noch wie vor hundert Jahren an jeder Staatsgrenze die Lok wechseln. Und jetzt, wo immer mehr effiziente, internationale Lokdurchläufe gefahren werden (z. B. SBB Cargo ab Hamburg bis Arth-Goldau, BLS Cargo/Railion ab Mannheim bis Domodossola) und man die Zeit der Kleinstaatelei überwunden glaubte, werden mit ECTS solche Umläufe uneffizient gemacht. Wer nicht wegen 45 km alle Loks umrüsten will, dem bleibt nichts anderes übrig, als in Basel die Loks zu wechseln!

WEITERE VERSCHLECHTERUNGEN

Neben diesen gravierenden Verschlechterungen gibt es

SBB Cargo mit einem rosaroten Ergebnis

Im Jahre 2002 belief sich der Verlust von SBB Cargo auf 96,1 Mio. Fr., im Jahr 2003 auf 33,1 Mio. Fr. und letztes Jahr noch auf 2,8 Mio. Fr. Daniel Nordmann, Direktor Cargo SBB, erwartet nun für 2005 erstmals schwarze Zahlen. Den durch den Free access verlorenen Verkehrsanteil im innerschweizerischen Transitverkehr (nur noch 54 Prozent der Transitzüge werden durch die SBB gefahren), hofft er durch Mehrverkehr im Ausland mehr als wettzumachen. So hat sich seit dem 12. Dezember 2004 die Anzahl der im Ausland gefahrenen Leistungen massiv erhöht (viermal mehr Züge in Deutschland und fünfmal mehr Züge in Italien). Dank dem von Hupac erhaltenen Auftrag werden bereits 40 Prozent der Güterzüge zwischen Freiburg i. Br. und Basel durch die SBB gefahren. Sowohl in Deutschland wie in Italien werden durch SBB Cargo Lokführer ausgebildet. Dadurch wird es möglich, den Kunden Transporte Deutschland-Italien in eigener Verantwortung anzubieten und durchzuführen. Andererseits kann nicht unbedingt erwartet werden, dass 2005 auch im Binnenverkehr wieder ein ähnlich gutes Ergebnis wie im Vorjahr erwartet werden kann. 2004 hatten einige besonders günstige Umstände dazu verholfen (Transporte für Neubaustrecke, Aushubtransporte NEAT und Umfahrung Zürich, überdurchschnittliche Zuckerrübenenernte). **gb**

eine ganze Reihe weiterer Punkte, die alleine betrachtet zwar nicht so gravierend sein mögen, aber in der Summe ihren negativen Einfluss ebenfalls entfalten werden: So werden die Bestellfristen für Trassen ganz allgemein der Dynamik im Güterverkehr nicht gerecht. Gemäss den vom BAV abgesegneten Vorschriften der Infrastrukturen müssen Kunden (EVU) ihre Bestellung rund 8 Monate vor Fahrplanwechsel abliefern.

Damit die teure Schieneninfrastruktur nicht als Gratisabstellplatz für Züge genützt wird, erheben die Infrastrukturbetreiber Gebühren, sobald ein Zug länger als 2 Stunden in einem Bahnhof steht. Die Gebühr beträgt in einem grösseren Bahnhof 3 Franken pro Meter Zuglänge; für einen im internationalen Verkehr üblichen Zug von

550 Metern Länge macht dies sagenhafte 1 650 Franken.

Wer eine Trasse bestellt, soll diese auch nutzen. Aus diesem Grund müssen EVUs gemäss Vorschrift der Infrastruktur eine bestellte Trasse zu 80% nutzen, sonst kann diese entzogen werden. Dieser Grundsatz will verhindern, dass jemand auf Vorrat knappe Trassen reserviert und so andere am Fahren hindert. Allerdings ist die Planung im grösstenteils nachfragegesteuerten Güterverkehr ungleich schwieriger umzusetzen als im angebotsorientierten Personenverkehr. Wer zum Beispiel findet einen Kunden im Agrarbereich, der bereits 8 Monate vor Fahrplanwechsel mitteilen kann, welche Mengen an Getreide er im Folgejahr zu transportieren gedenkt – und dann

Fortsetzung Seite 16

Fortsetzung von Seite 15

erst noch mindestens 80 Prozent davon zusichert?

Die Trassenpreisansätze auf den Neubaustrecken (Mattstetten-Rothrist und Lötschberg-Basistunnel) sollen offenbar höher angesetzt werden, als sie auf den bestehenden Strecken sind. Dies führt dazu, dass das Befahren der (gegenüber den Stammstrecken kürzeren) Neubaustrecken für die EVU nicht etwa günstiger wären, sondern gleich teuer wie die Altstrecken. Diese einzige Einsparmöglichkeit (neben allen bereits erwähnten Mehrkosten) soll also eliminiert werden, damit die Kunden auf keinen Fall günstiger davonkommen.

Dies ist aus mehreren Gründen absurd: Bekanntlich gelten auf neu eröffneten Strassen auch keine höheren LSVA-Ansätze, sondern der

Camionneur profitiert von der Investition. Aber anders als bei der Bahn benötigt er für das Befahren der neuen A1 Murten-Yverdon weder eine zweite Zugmaschine für dieselbe Last, noch muss er in ein neues Signalerkennungssystem investieren!

FAZIT

Die Eisenbahn ist schon auf Grund ihrer systemimmanenten Abhängigkeiten niemals so flexibel wie die Strasse und wird es auch nie werden. Diese Nachteile können durch Prozessoptimierungen bei allen Beteiligten (EVU, Infrastrukturen, Kunden) wenigstens zum Teil aufgefangen oder gemildert werden.

Dass aber weitere, nicht systembedingte Anforderungen verschärft oder neu eingeführt werden, ist für Pro Bahn nicht nachvollziehbar. Dass der Bund hier die Infra-

strukturbetreiber (mit ihrem natürlichen Monopol Schienennetz) nicht zu massiven Verbesserungen gegenüber seinen Kunden (EVU) verpflichtet, sondern auch noch immer rigidere Zulassungsbeschränkungen erlässt oder absegnet, grenzt schon fast an Wahnsinn und wird uns vom Ziel, mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, weiter entfernen als annähern.

Die vorgesehenen Erhöhungen der Trassenpreise führen (bei einer gleichzeitig erhöhten Gewichtslimite auf der Strasse) sicherlich auch nicht zu einer Verkehrsverlagerung – es sei denn, man bezeichnet auch eine Verlagerung vom konventionellen in den Kombi-Verkehr oder auf die Strasse als erfolgreiche Verkehrsverlagerung.

Pro Bahn Schweiz,
Ressort Güterverkehr

Ein Jahr Crossrail

Nach einem etwas harzigen Start ist der durch den Regionalverkehr Mittelland (RM) betriebene unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) gut in Fahrt gekommen. Leider konnte im ersten Jahr die erhoffte Auslastung von 75 Prozent noch nicht erreicht werden. Der Jahresdurchschnitt belief sich auf 58 Prozent. Die Nachfrageentwicklung Ende 2004 und Anfang 2005 lässt aber hoffen, dass die Zielvorgabe im zweiten Geschäftsjahr erreicht werden kann. Täglich verkehren je ein Zugpaar zwischen Wiler und Domodossola sowie zwischen Wiler und Duisburg. Schon seit dem letzten Herbst verkehrt ein Flügelzug ab Duisburg zum 50 km nordöstlich gelegenen Chemieterminal Marl. Seit dem 10. Januar fährt ein anderer Teil der Crossrail-Komposition weiter nach dem 200 km entfernten Dörpen an der deutsch-niederländischen Grenze. Für die zweite Hälfte 2005 ist der Einsatz eines Direktzuges Duisburg-Domodossola (ohne Halt in Wiler) geplant. Noch im laufenden Jahr soll in Domodossola ein eigenes Terminal für den Umschlag der Behälter gebaut werden. Auch nach einer Fusion BLS/RM glauben die Verantwortlichen an gute Überlebenschancen für Crossrail. Dabei wird auch an die Gründung einer eigenen Gesellschaft mit Beteiligung Privater gedacht. gb

In zwei Stunden von Brüssel nach London

Mit dem Hochgeschwindigkeitszug Eurostar verkürzt sich die Reisezeit zwischen Brüssel und London auf unter zwei Stunden. Eine attraktive Alternative zum Flugzeug.

Zurzeit arbeitet Eurostar am Fahrplan und an der Infrastruktur für das Jahr 2007, dann wird die HGV-Strecke auf dem britischen Kontinent vollständig eröffnet. Die 27 schnittigen gelb-weißen Kom-

positionen fahren dann nicht mehr nach London-Waterloo, sondern direkt nach St. Pancras-International, wo ausgezeichnete Zugverbindungen nach dem Norden von England sowie nach Schottland bestehen.

Die Reisezeit Paris-London verkürzt sich dann auf etwas mehr als zwei Stunden, Brüssel-London dauert sogar weniger als zwei Stunden. Bereits heute ist die Pünktlichkeit der Züge mit knapp 90 Prozent höher als diejenige der Flüge auf den gleichen Strecken. Als weitere Neuerung werden zurzeit alle Eu-

rostar-Züge in beiden Klassen mit elektrischen Anschlüssen für kontinentale und britische Stecker ausgerüstet. Und in den Bahnhöfen sind bereits Hotspots für kabellosen Internetzugang vorhanden – auf den Zügen wird die Technologie spätestens ab 2007 einsatzbereit sein.

Ab sofort offeriert die Deutsche Bahn ein Spezialbillet Köln-Brüssel-London (oder umgekehrt) für nur 49 Euro pro Weg. Das Billett berechtigt zur Fahrt nach Brüssel im ICE oder im Thalys und ab Bruxelles im Eurostar bis London. Edwin Dutler



Foto: Bernhard Studer

Konkurrenz zum Flugzeug: Eurostar.

Cisalpino erweitert die Angebote

Cisalpino lanciert in der Toskana einen Taxiservice, um Reisende aus dem Direktzug aus Zürich direkt an ihren Aufenthaltsort zu bringen. Gleichzeitig rüstet das italienisch-schweizerische Bahnunternehmen die Fahrzeugflotte auf und bestellte 14 neue Neigezüge.

Das italienisch-schweizerische Eisenbahnunternehmen Cisalpino AG steht in voller Expansion. Es erschliesst neu die Toskana mit einem Taxi-Busservice im Anschluss an die Ankunft des täglichen Direktzuges aus Zürich. Um die laufende Übernahme des Personenfernverkehrs zwischen der Schweiz und Italien vor und nach der Betriebsaufnahme des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 sicherzustellen, verstärkt die Cisalpino AG ihre Fahrzeugflotte. Sie bestellte 14 neue futuristische Neigezüge, welche zurzeit in Savigliano gebaut werden.

Während die traditionellen Flugunternehmen ihren Service einschränken und die Billigfluggesellschaften auf Komfort verzichten, entwickelt die Cisalpino AG ihre Angebote in die entgegengesetzte Richtung. Es wird massiv in neues, bequemes und elegantes Rollmaterial investiert, die Dienstleistungen an Bord werden ausgebaut.

MIT DEM TAXI-BUS ANS FERIENZIEL

Diese Philosophie setzt die Cisalpino AG mit ihrem neuesten Angebot unter dem Mot-

to «Sie sagen, wohin, wir bringen Sie hin» erstmals für die Toskana um. Auf die Passagiere des täglichen Direktzuges aus Zürich mit Abfahrt um 07.42 Uhr und den Halten in Arth-Goldau, Bellinzona und Lugano warten in der Stazione Firenze SMN am Gleis Hostessen. Diese begleiten die Gäste zu modernen und klimatisierten Taxi-Bussen der Sita (Tochter der Trenitalia), deren Chauffeure sie sicher an ihre Ziele in der Toskana bringen. Die Fahrer helfen mit dem Gepäck und wählen eine attraktive Route, die erste Eindrücke der faszinierenden Landschaft vermittelt. So erreichen die Kunden stressfrei, sicher und komfortabel ihren Aufenthaltsort. Damit wird schon die Anreise Teil des Urlaubs und auf dem Heimweg lässt man die Ferien entspannt ausklingen. Alle Cisalpino-Züge über den Gotthard führen einen Speisewagen mit, in dem Pasta frisch gekocht und Vorfreude auf kulinarische Genüsse in der Toskana geweckt werden. Die Platzreservation in der 1. oder 2. Klasse ist in den neuerdings rauchfreien Zügen im Pauschalpreis eingeschlossen.

EIGENE «CALL RECEPTION» FÜR CISALPINO-KUNDEN

Seit einiger Zeit gibt es für die Cisalpino-Kunden eine eigene mehrsprachige Call-Reception. Unter der Telefonnummer 058 580 86 10 können Buchungen, Transfers und Platzreservierungen in der Carrozza-Ristorante gebucht werden.

Edith Dutler



Foto: SBS AG

Bodensee: wie weiter?

Wie man der Presse entnehmen konnte, wollen die SBB ihren Bodenseeschiffsbetrieb an die Stadtwerke Konstanz verkaufen. Da diese auch den Schiffsbetrieb der DB übernommen haben und die Autofähre Konstanz Meersburg mit Erfolg betreiben, kann dies Sinn machen. Wie steht es aber mit den schweizerischen General- und Halbtaxiabonnements? Werden diese auch in Zukunft zur freien Fahrt bzw. zum Bezug halber Billette mit der Weissen Flotte anerkannt? Dürfen wir hoffen, dass beim Verkauf der Aktien auch an die treuesten Kunden der SBB gedacht wurde? gb

UMBAU IN ZIEGELBRÜCKE

Die Neugestaltung des Bahnhofes Ziegelbrücke scheint nun nach einigen Verzögerungen bald vollzogen zu werden. Ausstehend sind aber noch die Kreditzusagen der SBB sowie der Kantone und Gemeinden. Insgesamt kostet die Neugestaltung des Bahnhofes rund 10,2 Mio. Fr. Davon tragen die SBB den Hauptanteil von 9,2 Millionen Franken. Den Rest müssen die Kantone und Gemeinden aufbringen. Wenn alles gut geht, dann können die Kunden die modernisierten Publikumsanlagen und den neuen Busbahnhof Ende 2006 benutzen. HS



Foto: Cisalpino

Von Stuttgart nach Florenz: Cisalpino-Streckennetz.

Katzenbergtunnel: Bohren für die Rheintalbahn

Nördlich von Basel laufen auf beiden Rheinseiten die Vorarbeiten für die internationale Bahnvernetzung auf Hochtouren. Die SNCF haben auf der Strecke Strassburg–Basel die Niveauübergänge beseitigt und die Linie für 200 Stundenkilometer ausgebaut. Jetzt folgt ein weiteres Kernprojekt: der Katzenbergtunnel, Teil des Vierspurausbau auf der deutschen Rheinseite.

Am 20. Februar 1855 wurde das letzte Teilstück der Rheintalbahn von Haltingen bis Basel in Betrieb genommen; der Postkutschenbetrieb im gleichen Abschnitt eingestellt. Die Linie der Badischen Staatseisenbahn hatte Haltingen bereits fünf Jahre vorher erreicht, in Spurweite 1 600 mm! Doch mit der Verlängerung nach Basel wurde die Strecke auf 1 435 mm umgenagelt. Die Rheintalbahn wurde im Laufe der Zeit zweigleisig ausgebaut, sie verläuft überwiegend geradlinig und weist Längsneigungen kleiner als 6 Promille aus. Sie ist damit als «Flachlandbahn» charakterisiert und somit auch für den Gütertransport besonders geeignet.

Die Leistungsfähigkeit der Strecke wurde durch den zunehmenden Verkehr erschöpft. Bereits der Bundesverkehrswegeplan von 1973 sah einen Ausbau vor. Obwohl wegen fehlender Kredite und Einsparungen immer wieder Verzögerungen entstanden, sind heute grosse Abschnitte zwischen Karlsruhe und Basel mit vier Geleisen versehen. Ein grosser Engpass aber bleibt: Sehr eng und kurvenreich schlängelt sich die Linie kurz vor Basel um die Gebirgsformation des Isteiner-Klotzes, auf der anderen Seite bedrängt durch Rhein und Autobahn.

STRECKE MIT TRAUERIGER BERÜHMTHEIT

Dieser Abschnitt erlangte traurige Berühmtheit durch das schwere Unglück bei Rheinweiler am 21. Juli 1971. Der «Schweiz-Express» ent-



Imposanter Bohrkopf der Tunnelbohrmaschine, die in 30 Monaten den 9,4 Kilometer langen Katzenberg durchfräsen wird.

gleiste dort auf seiner Fahrt nordwärts wegen überhöhter Geschwindigkeit infolge eines technischen Defektes, 23 Tote und 42 verletzte Personen waren zu beklagen.

Im Streckenabschnitt Schliengen bis Eimeldingen wird der künftige Katzenbergtunnel die Strecke um etwa 3,5 Kilometer verkürzen, er ist das grösste Bauwerk auf der Gesamtstrecke zwischen Karlsruhe und Basel. Der Tunnel wird in zwei separaten Röhren mit Tunnelbohrmaschinen erstellt und durch

Betontübbinge gestützt. Die Tunnelstrecke misst 9,4 Kilometer, die grösste Überdeckung erreicht 110 Meter. Der TBM-Aushub von etwa 2,2 Mio. Kubikmetern wird via Transportbänder weggeführt und kann zur Rekultivierung eines nahe gelegenen Steinbruches genutzt werden.

Für den Vortrieb durch die Tunnelbohrmaschinen ist eine Dauer von dreissig Monaten geplant. Die neue Strecke durch den Tunnel wird gegen Ende des Jahrzehntes in Betrieb genommen werden kön-

nen. Vor allem die schnellen Züge des Personenfernverkehrs werden sie befahren, die langsameren Züge des Nah- und Güterverkehrs werden zumeist über die bisherige Strecke geleitet. Es verbleibt weiterhin noch den Ausbau der Reststrecke vom Eimeldingen nach Basel Badischer Bahnhof auf vier Spuren auszuführen. Die anschliessende Rheinbrücke in Basel ist ebenso um zwei Geleise zu erweitern.

Willi Rehmann

So funktioniert der Service bei AMTRAK in den USA

Beispielhaft: Wer in den USA eine Bahnreise bucht, kann das Ticket im Vorfeld über Internet bestellen und bezahlen – bei Reiseantritt liegt es vor Ort bereit.

Wieder einmal plane ich eine grössere Reise in Nordamerika. Dazu haben wir natürlich vor, möglichst viel mit der Eisenbahn zu fahren. So haben wir unsere Fahrkarten per Internet bestellt. Die AMTRAK, die staatliche Bahngesellschaft der USA, hat uns diese Bestellung umgehend per Mail bestätigt und uns mitgeteilt, dass wir bei Antritt der Reise diese Billette entweder an einem AMTRAK-Schalter oder an einem so genannten «Quick-Trak-self-service ticketing kiosk» erhalten würden. Das sind Fahrkarten-Automa-

ten, ähnlich den unsrigen. Unter Nennung respektive Eingabe der uns ebenfalls mitgeteilten Reservationsnummer, kann dort das Billett bezogen werden. Die Bezahlung erfolgt schon bei der Internetbestellung.

IN DER SCHWEIZ NICHT MÖGLICH

Was in den USA möglich ist, ist in der Schweiz offensichtlich nicht realisierbar. Diese Art von Ticketbestellung schlug Pro Bahn den SBB schon zu einem früheren Zeitpunkt vor.

Wenn hier ein Reisender oder eine Reisende über die viel geschmähte 0900er-Nummer telefonisch ein Billett bestellt, wird dieses per Post zugestellt, was bekanntlich seine Zeit benötigt.

Besser wäre es, wenn die telefonisch bestellten Billette bei einem der überall aufgestellten Touchscreen-Billettautomaten – durch Eingabe einer mit der Bestätigung der Bestellung zugestellten Nummer – bezogen werden könnten. Somit könnte man eine spontan beschlossene Reise auch sofort antreten. Die Be-

zahlung wiederum könnte entweder wie bisher durch Rechnungstellung oder aber am Automaten mit Kreditkarte erfolgen.

Ein weiterer Unterschied: In der Schweiz hat der Kunde für eine telefonische Anfrage 1.19 pro Minute zu bezahlen. Da ist die sonst gerne verpönte amerikanische Bahn doch zuvorkommender. Sie bietet für jegliche Art von telefonschem Kontakt die Gratisnummer 1-800-USA-RAIL (1-800-872-7245) an. Allerdings nur von innerhalb der USA.

Christof Pfeiffer



Gondelfahrt in Venedig? Besuch der Uffizien in Florenz? Shopping in Mailand? Speisen in Bologna? Cisalpino verbindet die Schweiz mit Italien. Täglich. Schnell, sicher und bequem. Denken Sie daran, wenn Sie das nächste Mal in den Süden reisen! Weitere Informationen und Buchungen in Ihrem Reisebüro oder am Bahnhof.

DESTINATION SÜDEN



 www.cisalpino.com

Utenti e direzione in sinergia per trasporti pubblici più performanti

L'Associazione Ticinese degli Utenti dei Trasporti pubblici (ASTUTI) e la Trasporti Pubblici Luganesi SA (TPL) hanno un comune obiettivo: migliorare il servizio al pubblico. In un recente incontro sono stati discussi alcuni punti dolenti: tra i più sentiti le difficoltà con gli automatici per i biglietti, l'arredo delle fermate, la puntualità.

I responsabili della sezione ticinese di Pro Bahn (ASTUTI) si sono incontrati con la direzione della TPL per esporre aspettative e desideri dell'utenza.

La TPL si è dichiarata molto interessata a una collaborazione diretta con rappresentanti dell'utenza: un partenariato tra le due parti può fare molto per migliorare le prestazioni dei trasporti pubblici urbani e per meglio sensibilizzare le autorità nel potenziare le risorse e le infrastrutture messe a disposizione delle imprese di trasporto pubblico. Gli argomenti dell'incontro sono stati molteplici, dalle frequenze delle corse agli annunci delle fermate nei veicoli, dai parcheggi per le biciclette nei P+R all'arredo delle fermate. Piace l'atmosfera accogliente della pensilina Botta ma si potrebbero apportare alcune migliorie come una migliore visibilità dell'orologio, la vuotatura più frequente delle pattumiere, la fermata di altre imprese di tra-

sporto, ecc. Alcune delle lamentele più frequenti degli utenti riguardavano il passaggio in anticipo del bus rispetto all'orario indicato alle fermate, che risultava particolarmente penalizzante nelle ore periferiche, quando il bus passa a intervalli molto distanziati, col rischio di dover attendere a lungo il prossimo passaggio. La direzione della TPL è cosciente del problema e incrementerà gli sforzi, grazie al controllo centralizzato della posizione dei mezzi in circolazione, per ovviare all'inconveniente.

Un'ulteriore critica che si sente spesso riguarda i distributori automatici di biglietti: il fatto che non diano il resto è considerato da molti utenti un grosso neo. Il problema è complesso e delicato informa la TPL: bisogna tener conto dell'eventualità di vandalismi e del costo degli apparecchi. Distributori che permettono la restituzione della moneta sono molto più cari e la

possibilità di pagare con carte di credito comporta inoltre la necessità di allacciamento degli apparecchi alla rete telefonica. Gli automatici attuali offrono già facilitazioni d'uso che l'utenza forse non conosce ancora: per esempio la possibilità di caricare sulla propria carta bancaria una manciata di spiccioli virtuali e pagare il biglietto utilizzando la funzione CASH.

Una proposta da studiare: includere nel prezzo della camera o nella tassa di soggiorno dei turisti il prezzo della libera circolazione col trasporto pubblico.

L'incontro si è concluso con l'auspicio di regolari incontri tra direzione e utenti: una proposta concreta è quella di mirare a organizzare un evento pubblico dove la TPL, le autorità e magari qualche conferenziere tecnicamente preparato possano incontrare in carne e ossa gli utenti.

Giovanni Ruggia

Tessin: gute Kontakte

Die ASTUTI (Pro Bahn Tessin) und die öffentlichen Verkehrsbetriebe Lugano (TPL) haben ein gemeinsames Ziel: den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Ticketautomaten, Haltestelleneinrichtung, Pünktlichkeit wurden an einem gemeinsamen Treffen erörtert. Der ASTUTI-Vorstand hat zum Jahresende die TPL-Direktion getroffen, um die Wünsche und Ansprüche der ÖV-Kunden darzulegen. Diskutiert wurden etwa die Problematik der Ankündigungen der Haltestellen in den Fahrzeugen, Veloparkplätze in den P+R, die oft mangelhafte Koordination mit anderen Transportunternehmen. Zur Sprache kam aber auch, ob es möglich wäre, die freie Benützung des öffentlichen Verkehrs in der Kurtaxe einzuschliessen. Pro Bahn gab aber auch Reklamationen von Kunden weiter, die sich beschwerten, weil Busse manchmal vor der im Fahrplan angezeigten Zeit vorbeifahren. Eine andere Kritik von Kundenseite betrifft die Ticketautomaten, die kein Retourgeld zurückgeben. Dies sei eine komplexe und heikle Angelegenheit, teilten die TPL mit. Geräte, die Retourgeld herausgeben, sind offenbar wesentlich teurer. Giovanni Ruggia

www.pro-bahn.ch ist ein Bookmark wert

Kennen Sie www.pro-bahn.ch? Der Internetauftritt von Pro Bahn Schweiz vermittelt Aktualitäten, Termine aus der Bahnwelt und Hintergründe der Verkehrspolitik.

Die neue Website von Pro Bahn Schweiz (PBS) ist von der Firma gs.graphic-studio.gmbh konzipiert worden und wird auch durch sie aktualisiert. Die Website vermittelt einen umfassenden Überblick über die Aktivitäten, Ziele und Visionen von PBS und dessen Sektionen. Dazu gehören Jahresberichte, Petitionen, Vernehmlassungen, Arbeitspapiere, Fahrplanbegehren, etc. Sie finden das Onlineanmeldformular zur Mitglied-

schaft. Darin können Sie auch eintragen, wer Ihnen eine Mitgliedschaft bei PBS empfohlen hat. Sie können zudem die Mitgliederzeitschrift InfoForum (ab Nummer 01/03) herunterladen. Eine Volltextsuche hilft Ihnen, Informationen zu einem bestimmten Thema schnell zu finden. Sie können auch online an Meinungsumfragen teilnehmen, deren Auswertungen geben uns wichtige Hinweise für die Arbeiten in den Ressorts und

Sektionen. Die Rubrik «Aktuell» gehört der Geschäftsleitung beziehungsweise dem Präsidenten. Er verfasst in loser Folge Berichte und Stellungnahmen der Geschäftsleitung zu aktuellen Themen des öffentlichen Verkehrs. Die Website stösst auf Interesse: Täglich verzeichnet www.pro-bahn.ch über 100 Besucherinnen und Besucher, welche mindestens fünf Minuten auf der Website verweilen. www.pro-bahn.ch

Sektion Zürich: Diolaiuti neuer Präsident

Wechsel an der Spitze der Pro-Bahn-Sektion Zürich: Adriano Diolaiuti löst Christof Pfeiffer ab.

Nach zwei Jahren an der Spitze der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz ist Christof Pfeiffer an der Mitgliederversammlung zurückgetreten. Zu seinem Nachfolger wählte die Versammlung einstimmig den Raumplaner Adriano Diolaiuti aus Jona. Die Jahresrechnung der Sektion Zürich schliesst

mit einem Ausgabenüberschuss von 2300 Franken. Dies nicht zuletzt, weil die Sektion Zürich die letzte Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz durchgeführt hatte.

Pro Bahn war letztes Jahr auch wieder im Gespräch mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Wir konnten eine Reihe von Vorschlägen, aber auch Bemängelungen vortragen. Diese wurden von den Verantwortlichen des ZVV beachtet, kommentiert und zur Prüfung entgegengenommen.

Ein analoges Gespräch führten wir bei der neuen Bahngesellschaft Turbo durch. Auch das wird, wie vereinbart, in Zukunft jährlich wiederholt. Turbo-Direktor Ernst Boos empfing drei Mitglieder unserer Sektion zusammen mit zwei Vertretern der Sektion Ostschweiz. Dis-

kutiert wurden Themen, wie Fahrzeugeinsatz, Abendbetrieb, Anschlüsse bei den Übergangsstationen zu anderen Bahnbetrieben, Fahrausweise usw.

Im neuen Fahrplan, der am 12. Dezember 2004 in Kraft trat, war ursprünglich vorgesehen, dass die S14, die von Hinwil nach Zürich fährt, in Oerlikon fünf Minuten halten sollte. Die Fahrplanleute der SBB sahen keine andere Möglichkeit. Dank dem unermüdlichen Einsatz von Gerhard Bohli, der auch viele der an der Strecke dieser S14 liegende Gemeinden mobilisieren konnte, gelang es dann aber doch, eine bessere Lösung zu finden.

Am Jahresende 2004 umfasst die Sektion Zürich 452 Mitglieder. Der Bestand an Gemeindemitgliedern hat sich wiederum leicht erhöht.



Adriano Diolaiuti, neuer Präsident Pro Bahn Schweiz, Sektion Zürich.

Sektion Nordwestschweiz

Im Vorfeld der gut besuchten Mitgliederversammlung hatte sich der erweiterte Vorstand der Sektion Nordwestschweiz zu einer Sondersitzung zum Thema «Läufelfingerli» getroffen. In Anwesenheit einiger Gäste und eines Vertreters des Pro-Bahn-Gemeindemitglieds Läufelfingen wurde eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von Heiri Estermann gebildet.

Zusammen mit den Gemeinden Läufelfingen und Buckten sowie weiteren interessierten Persönlichkeiten soll dieses Gremium das Dossier «Läufelfingerli» bearbeiten. Ziel ist es, nach Lösungen zu suchen, die es ermöglichen,

den Bahnbetrieb auf der alten Hauensteinlinie zu erhalten. Die vorgeschlagene Buslösung erweist sich nach eingehender Prüfung als eine Variante mit minimalem Sparpotenzial, welche die Bedürfnisse der ÖV-Benutzer aber nur teilweise abdeckt.

Die Mitgliederversammlung der Sektion Nordwestschweiz genehmigte die Jahresrechnung, die mit einem kleinen Verlust abschloss. Die Vorstandsmitglieder und Revisoren wurden in ihren Ämtern bestätigt. Für den zurückgetretenen Aktuar Olivier Maridor wurde Ernst Tresch in den Vorstand gewählt. Hans Schärer betonte an der Ver-

sammlung, dass das Sektionspräsidium im Jahre 2006 wieder durch ein Mitglied der Sektion Nordwestschweiz besetzt werden muss.

Nationalrat Walter Jeremann referierte über die aktuelle Verkehrspolitik, streifte die Bahnreform 2 und wies auch auf die Bedeutung des Güterverkehrs hin, welcher nicht vernachlässigt werden darf. Der Wisenbergtunnel ist in weite Ferne gerückt, weil die Projekte von Bahn 2000/2. Etappe zurückgestellt oder fallen gelassen wurden. Eine engagierte Diskussion erfolgte über die Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. HS

Gesucht: Schaffhauser

Die Sektion Zürich umfasst bekanntlich neben dem Kanton Zürich auch den Kanton Schaffhausen und die Stadt Rapperswil SG. Leider sind in unserem Vorstand aber nur Personen aus dem Kanton Zürich und aus Rapperswil tätig. Wir suchen daher jemanden aus dem Kanton Schaffhausen, der gewillt ist, in unserem Vorstand mitzuarbeiten. Mitglieder aus diesem Gebiet, die sich für die Anliegen des öffentlichen Verkehrs interessieren, sind eingeladen, mit dem Präsidenten der Sektion Kontakt aufzunehmen. chp

Weitere Informationen:

Christof Pfeiffer; Tel. 052 317 17 84; cpfif@swissonline.ch;

SEKTION OSTSCHWEIZ

An ihrer Mitgliederversammlung besuchte die Sektion Ostschweiz von Pro Bahn Schweiz die Werkstatt und das Depot der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW). Im statutarischen Teil der Mitgliederversammlung der Sektion Ostschweiz wurden die Traktanden im Sinn des Vorstandes verabschiedet. Für den zurückgetretenen Markus Andreas Bamert wurde der Revisor Peter Huber in den Vorstand gewählt. Neuer Revisor wird Felix Faccini. Der Präsident, die übrigen Vorstandsmitglieder und der verbleibende Revisor wurden in ihren Ämtern bestätigt. Im dritten Teil referierte Jürg Stocker, Chef Bahnpolizei der Securitrans AG. HS

DV Pro Bahn Schweiz

Am 23. April 2005 fand die 8. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz in Luzern statt. Diese wurde organisiert von der neuesten Sektion von Pro Bahn Schweiz, der Sektion Zentralschweiz, und hat auf dem Motorschiff Waldstätter der SGV stattgefunden. Als Gäste konnte Präsident Edwin Dutler die Herren Walter Niklaus, Verantwortlicher für den Öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern, sowie Karl-Peter Naumann, Präsident von Pro Bahn Deutschland, begrüßen. Auch eine Grussbotschaft der Dampferfreunde Luzern wurde verlesen.

Die statutarischen Geschäfte wurden gemäss den Vorschlägen der Geschäftsleitung von den Delegierten genehmigt. Für den zurückgetretenen René Dürig wurde als neues Geschäftsleitungsmitglied Karin Blättler, Präsi-

dentin der Sektion Zentralschweiz, gewählt. Für die Abstimmung Sonntagsverkauf in den Bahnhöfen, welche im Herbst 2005 zur Abstimmung gelangt, wurde nach einer engagierten Diskussion von den Delegierten die Parole auf Stimmfreigabe beschlossen. Die Delegierten unterstützen ausserdem eine Petition der Sektion Nordwestschweiz für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr im Raum Basel. Nach der Delegiertenversammlung genossen alle Teilnehmer eine Rundfahrt mit Mittagessen auf dem Vierwaldstättersee. Den Abschluss bildete eine Führung durch die Werft der SGV. Da alle 5 Dampfschiffe für die kommenden Ausfahrten bereit gemacht wurden und majestätisch in Reih und Glied bereitstanden, durfte natürlich ein Besuch auf den Dampfschiffen nicht fehlen. **dut**

Europäischer Fahrgastverband

An der Generalversammlung des europäischen Fahrgastverbandes (EPF) in Strasbourg waren die Arbeitsschwerpunkte die Fahrgast- und Kundenrechte der Reisenden sowie ein attraktives Zugsangebot im grenzüberschreitenden Fernverkehr. Die Gemeinschaft der europäischen Bahnen CER hatte ja Ende 2002 eine Charta für Bahnpassagiere verabschiedet. Der EPF hat nun gegenüber den Bahnen und der EU-Kommission klargestellt, dass eine freiwillige Vereinbarung weiter gehende gesetzliche Regelungen beim Service, bei Informationen und bei Verspätungen nicht ersetzen kann. Die EPF-Mitglieder aus Belgien, Deutschland, England, Frankreich und Holland arbeiten in einer Arbeitsgruppe «Hochgeschwindigkeitszüge», um die Produkte von Eurostar, TGV und Thalys auf den Verbindungen London-Paris/Bruxelles-Köln/Amsterdam besser miteinander zu verknüpfen und den Zugang zu den Zügen zu vereinfachen. Besonders wertvoll war wiederum der gegenseitige Erfahrungsaustausch unter den angeschlossenen Verbänden. Zurzeit sind 18 Organisationen aus 12 Ländern beim EPF zusammengeschlossen. Die Vereinigung wird vom Engländer Trevor Garrod präsiert. Aus der Schweiz sind Jürg Tschopp (VCS) und Edwin Dutler (Pro Bahn Schweiz) Mitglied.

dut

Sektion Bern/Espace Mittelland in Berner Hand

Am 12. März 2005 ging in Bern die 7. Mitgliederversammlung der Sektion Bern/Espace Mittelland über die Bühne. Trotz attraktivem Rahmenprogramm (Besichtigung der Servicestelle Aebimatte) fanden sich nur 10 Personen zum statutarischen Teil ein. Wie bereits angekündigt, trat

Hans Schärer, der die Sektion während zwei Jahren interimistisch leitete, zurück. Als Nachfolger wurde einstimmig Aldo Hänni gewählt. Der profunde Kenner des öffentlichen Verkehrs trat 2003 unserer Sektion bei. Ein Jahr später stieg er zum Vizepräsidenten auf. Mit grossem Engagement widmete er sich unter anderem den Themen Tram Bern-West, verschiedenen Verkehrsstudien im Grossraum Bern und dem Tarifverbund «Libero». Als Vizepräsident wurde Stefan Schweizer gewählt. Er trat wie Aldo Hänni ebenfalls 2003 unserer Sektion bei. Neuer Beisitzer wurde Peter Schläppi, der Pro Bahn in der RVK2 vertritt. Damit ist der Vorstand der Sek-

tion Bern/Espace Mittelland wieder vollzählig. Auch die andern Traktanden gingen reibungslos über die Bühne. Nach dem Mittagessen besuchten wir noch die Servicestelle Aebimatte, die von der BLS für den S-Bahn-Betrieb übernommen wurde. Zu dieser Besichtigung, die vom BLS-Team hervorragend geleitet wurde, kamen weitere acht Personen aus dem Bekannten- und Verwandtenkreis der Sektionsmitglieder dazu. Die Sektion unterliess es nicht, Hans Schärer für sein einsatzfreudiges Engagement der letzten zwei Jahre zu danken und dem neuen Präsidenten Aldo Hänni und seiner Crew alles Gute und viel Erfolg zu wünschen. **blb**

Ein Mann der ersten Stunde

Ein Pro-Bahn-Mann der ersten Stunde soll hier geehrt werden: Christian Haldimann, pensionierter Stationsvorstand, Betriebs- und Marketingmitarbeiter bei den SBB, Gründungsmitglied von Pro Bahn Schweiz, war jahrelang aktives Mitglied bei Pro Bahn Schweiz, im Ressort Fahrplan sowie der Sektion Bern/Espace Mittelland. Wir danken für die unermüdliche Unterstützung und die gute Zusammenarbeit. Wir entbieten an dieser Stelle auch unser tiefes Beileid zum Hinschied seiner Gattin, ihrerseits ebenfalls PBS-Mitglied. **st**



Hans Schärer (links) zusammen mit dem neuen Präsidenten Aldo Hänni.

Gönner und Sponsoren

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. Übrigens: Pro-Bahn-Firmenmitglieder inserieren im «InfoForum» von Pro Bahn zum Vorzugstarif. Neben Gönnern und Sponsoren sind folgende Gemeinden bei Pro Bahn Schweiz Mitglied: Dübendorf, Elgg (ZH), Frauenfeld, Läufelfingen, Rafz, Rüti (ZH), Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.



Beauty mask Schminkstudio für SIE & IHN
Seebacherstr. 55, 8052 Zürich-Seebach; 079 456 56 56
Make-up für div. Anlässe



gs graphic-studio gmbh
network publishing



Geschäftsleitung von Pro Bahn gibt sich eine neue Struktur

Reorganisation der Geschäftsleitung von Pro Bahn Schweiz: Eine neue Struktur soll den Informationsfluss verbessern.

Die Erfahrungen aus den letzten Monaten haben gezeigt, dass zu viele Ressourcen schlecht koordiniert wurden und der Informationsstand von einzelnen Projekten unter den Sektionen und Ressorts ungenügend ist. Auch kamen zum Teil Doppelspurigkeiten zu Tage.

Mit der neuen Struktur möchte man auch ein Wachstum von Pro Bahn be-

wirken und den Bekanntheitsgrad erhöhen. Mehr Mitglieder und eine gesunde finanzielle Basis sind eines der Ziele. Aber auch eine klare Führungsstruktur mit Zielvorgaben, deren Überwachung und Begleitung sind ein weiterer wichtiger Punkt. Die GL ist überzeugt, mit dieser Grundlage ein wirksames Mittel für die Zukunft geschaffen zu haben. ti

Pro Gare stösst zu Pro Bahn Schweiz

Pro Gare wird als selbstständiges Ressort bei Pro Bahn Schweiz integriert, um so die Interessen der Stationshalter vertreten und wahrnehmen zu können. Als eigener Verein hatte Pro Gare zu wenig Background, um in der Öffentlichkeit, aber auch bei Bahnunternehmen langfristig Erfolg zu haben. Auch fehlten dem Vorstand die Kapazität und der finanzielle Hintergrund, um Pro Gare als Verein weiterzuführen. Mit der nun getroffenen Lösung wollen Pro Gare und Pro Bahn die

Bahnhöfe der selbstständigen Stationshalter bekannter machen. Das neue Ressort umfasst acht Mitglieder und wird von Thomas Lendenmann (Vizepräsident Pro Bahn Schweiz) geleitet. Folgende Ziele wurden an der ersten Ressortsitzung festgelegt: Ausarbeitung eines neuen Vertrags mit den SBB, verstärktes Marketing, Pro Gare als Marke bekannt machen, Auftritt im InfoForum. ti

Weitere Informationen:

Eine ausführliche Liste mit allen Bahnhöfen findet man auf www.pro-bahn.ch (Ressort Pro Gare)

Kontakte

GESCHÄFTSLEITUNG

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

OSTSCHWEIZ

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

SPACE MITTELLAND

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

ZÜRICH

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

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3834
4002 Basel

TESSIN

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

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 88
Fax +41 (0)31 300 63 90
inserate@staempfli.com



Wir spülen Ihr Anliegen nicht hinunter!



Wir schenken Ihnen einen 10-Fr.-Reisegutschein für jedes neue Pro-Bahn-Mitglied, das Sie werben!

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz! Unser Verein sucht Mitglieder, die unsere Organisation finanziell und/oder aktiv unterstützen. Wir zählen auf Sie!

Und: Fünf Personen, die bis am 31. Dezember 2006 am meisten Mitglieder geworben haben, erhalten **zusätzlich** eine SBB-Tageskarte (1. Klasse)!

Melden Sie Neumitglieder direkt auf unserer Homepage www.pro-bahn.ch an oder senden Sie unten stehender Talon ein. (Die aktuelle Rangliste veröffentlichen wir jeweils in der Pro-Bahn-Zeitschrift InfoForum.)

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Fr. 45.-) | <input type="checkbox"/> Partnermitglied (Fr. 25.-) | <input type="checkbox"/> AHV/IV (Fr. 30.-) |
| <input type="checkbox"/> Schüler/Studenten (Fr. 20.-) | <input type="checkbox"/> Firmen (mind. Fr. 500.-) | <input type="checkbox"/> Gemeinden (Fr. 200.-) |
| <input type="checkbox"/> Vereine/Verbände (Fr. 100.-) <i>(Zutreffendes ankreuzen)</i> | | |

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

Talon einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich; www.pro-bahn.ch

AZB
P.P. / Journal
3001 Bern