

## Die Bahn ist nicht billig, aber ihren Preis wert

Der Gotthard-Basistunnel wird 29 Prozent teurer als geplant. Der öffentliche Verkehr sei ein Fass ohne Boden, wird seither kritisiert. Ein Vergleich mit dem Individualverkehr zeigt aber: Bei Strassenbauprojekten werden Kostenüberschreitungen von bis zu 400 Prozent in Kauf genommen.

Aufgrund der neusten Kostenschätzungen für den Bau des Gotthard-Basistunnels sind uns Schauerszenarien beschwört worden: Die Kosten seien aus dem Ruder gelaufen, der Vergleich des Fasses ohne Boden wird zitiert und gar eine parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) gefordert. Ist diese Ansicht gerechtfertigt? Sie ist es nicht – da müsste sich nämlich auch der Verkehrsträger Strasse an der Nase nehmen.

AlpTransit ist in der Lage, die Mehrkosten genau darzustellen, und die nachstehenden Angaben sind der Homepage von AlpTransit entnommen. Es entstehen Mehrinves-



Der Schienenausbau wird teurer als geplant. Im Vergleich zum Strassenbau sind die Mehrkosten aber minim.

tionen beim Bau des Gotthard-Basistunnels (ohne Ceneri-Basistunnel) für erhöhte Sicherheit und den neusten Stand der Technik, aber auch wegen politisch begründeten Verzögerungen (siehe Text unten) und der Geologie.

### 29 PROZENT TEURER

Gegenüber dem ursprünglichen Leistungsumfang mit der ursprünglichen Kostenbezugsbasis von 6,3 Milliarden Franken für den Bau des Gotthard-Basistunnels werden nach heutigem Kenntnisstand Mehrkosten von 1,8 Milliarden anfallen. Die voraussichtlichen Projektkosten werden sich auf 8,1 Milliarden belaufen. Das entspricht einer Steigerung von 29 Prozent.

Die Mehrkosten teilen sich auf verschiedene Projektverbesserungen auf. So etwa Verbesserungen für Bevölkerung und Umwelt (114 Millionen Franken beziehungsweise 1,4

Prozent der voraussichtlichen Projektkosten), beispielsweise für den Bau eines unterirdischen Verzweigungsbauwerks zwischen Erstfeld und Amsteg im Hinblick auf eine spätere Linienführungsvariante «Berg lang». Mehrkosten in der Höhe von 538 Millionen (6,6 Prozent) verursachten weiter politisch begründete Verzögerungen wie Etappierungen. Die Mehrkosten für Sicherheit und Stand der Technik betragen 692 Millionen (8,5 Prozent). Sie resultieren hauptsächlich aus In-

vestitionen infolge technologischer Entwicklung der Bahntechnik. Die Geologie verursacht Mehrkosten von 423 Millionen (5,2 Prozent). So wurden in den Teilabschnitten Bodio und Faido nicht prognostizierte, unvorhersehbare Störzonen angetroffen. Die Mehrkosten für Vergaben und Bauausführung betragen 49 Millionen (0,6 Prozent). So viel zu den Informationen von AlpTransit. Anzuführen ist, dass der Ceneri-Tunnel wegen

Fortsetzung auf Seite 2

## Die Politik hat versagt

Laut AlpTransit hat das Hin und Her um die Vergabe des letzten grossen Neat-Bauloses das ganze Projekt um rund 40 Millionen Franken verteuert. Es ist unverständlich, dass die Gesetze und Richtlinien bei Bauverträgen so lückenhaft sind, dass dadurch so

hohe Mehrkosten entstehen. Nun zieht man Abstriche bei Bahn 2000 2. Etappe in Betracht und sucht nach Kompensationskürzungen beim Ceneri-Basistunnel in der Höhe von rund 55 Millionen Franken – eine unbegreifliche Vorgehensweise. HS

### Inhalt

#### Thema: Die Preisfrage

Nicht billig, aber den Preis wert – Ist das Bahnfahren zu teuer? – Zuschläge statt Aufschläge .... 1-4

#### Aktuell

Gotthard-Bergstrecke: die Alternative zur Porta Alpina ..... 5

Der Lötschberg-Basistunnel ist eröffnet ..... 7

#### Hintergrund

Der Centralbahnhof Basel ist 100 Jahre alt ..... 12

Neues Rollmaterial für die Zürcher S-Bahn ..... 12

#### International

Mit Tempo 320 Paris entgegen 17

#### Aus den Sektionen

Securitrans in Bern, Kundenforum in der Zentralschweiz, Wertbesuch in Zürich ..... 19-20

#### Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz .. 2/23

Fortsetzung von Seite 1

Sicherheitsüberlegungen mit zwei anstatt mit einer Röhre gebaut werden muss. Dass zwei Röhren wesentlich mehr als eine einzige kosten, versteht sich von selbst.

### BLICK AUF DIE STRASSE

Werfen wir einmal einen Blick auf die in den letzten Jahren vollzogenen Strassenbauprojekte, so lässt sich unschwer feststellen, dass hier die Kosten teilweise massiv aus dem Ruder gelaufen sind. Hier ist dies normal – schliesslich werden die Strassen ja von den Automobilisten selber bezahlt, so die Argumentation, die jeweils gerne angeführt wird. Mit Verlaub: Selbst wenn die Finanzierung aus einer bestimmten Quelle stammt, darf doch erwartet werden, dass mit den anvertrauten Geldern sorgsam umgegangen wird.



Bild: bw

Nicht nur der Schienenausbau ist teuer, auch das Bahnfahren ist nicht billig, ...

Als Beispiel diene die Nordrampe der Gotthard-Autobahn. «Meister, die Arbeit ist fertig, kann ich sie gleich reparieren?» Unter dieses Motto dürfen die Erfahrungen nach Eröffnung dieses Teilstücks gestellt werden, denn kaum war die Strecke eröffnet, musste beispielsweise der Elmenrütli-Viadukt umfassend saniert werden. Gabs deswegen einen Aufschrei bei einzelnen Parlamentariern?

### 400 PROZENT TEURER

Werfen wir aber noch einen Blick aufs Ganze: 1958 wurde gesagt, dass das Autobahnnetz in der Schweiz 3,8 Milliarden Franken kosten werde. Bereits zwei Jahre später sollte es 5,7 Milliarden Franken kosten. Also bereits 50 Prozent mehr. Die Steigerungen kletterten munter weiter in die Höhe, heute erreichen die Kosten gemäss einem Artikel des «Tages-Anzeiger» 76 Milliarden Franken, teuerungsbereinigt wären es nur 15,4 Milliarden Franken gewesen. Hat diese Information irgendwelche Vorstösse oder Forderungen nach parlamentarischen Untersuchungskommissionen ausgelöst? Nein – man ist zur Tagesordnung übergegangen.

Als jüngstes Beispiel sei die Transjurane erwähnt. Sie wird viermal so viel kosten als budgetiert, das entspricht einer Steigerung von 400 Prozent. (Gotthard-Basistunnel + 29 Prozent). Ein einziger Tunnel von 1,2 Kilometer Länge bei Moutier kostet mehr als das Doppelte des Projektes, nämlich 303 Millionen anstelle der budgetierten 145 Millionen Franken. Wo bleibt denn da die PUK?

Duplizität der Ereignisse: Generell wird der Kanton Jura sehr grosszügig mit Bundesgeldern bedacht, zum einen

im Strassenbau, wie das Beispiel der Transjurane zeigt, zum andern mit der Eisenbahnlinie von Delle nach Belfort, die für einige wenige Passagiere pro Tag mit einem Kostenaufwand von mehr als 20 Millionen Franken ausgebaut werden soll. Hier hätte es eine Postautoverbindung nach Belfort ebenfalls getan ... Nichts gegen die Förderung gewisser Gebiete in unserem Land – aber muss dafür mit derart grosser Kelle angerichtet werden und wäre es nicht besser, diese Mittel zur direkten Standortförderung im Kanton Jura einzusetzen?

### RELATIONEN BEWAHREN

Es gibt gute Gründe, welche die Kostensteigerungen bei Schiene und Strasse belegen können. Nur sollte dann von gewissen Politikern (Männern und Frauen) erwartet werden dürfen, dass sie bei Kostenüberschreitungen von Schienenprojekten Augenmass halten und Emotionen zurückbinden. Bei den Strassenbauprojekten tun sie es nämlich auch.

Es ist nicht die Absicht von Pro Bahn Schweiz, die Schiene gegen die Strasse auszuspielen. Aber es muss festgehalten werden, dass auch bei Strassenbauten die Kredite nicht eingehalten werden können und teilweise um ein Mehrfaches überzogen werden. Der öffentliche Verkehr ist also kein Fass ohne Boden – ganz im Gegenteil. Müssen die Löcher in diesen Fässern genau ausgemessen werden, liesse sich unschwer feststellen, dass diejenigen, die von der Strasse verursacht worden sind, wesentlich grösser ausgefallen sind. Oder mit einem Sprichwort ausgedrückt: Es ist nicht klug, mit Steinen um sich zu werfen, derweil man im Glashaus sitzt.

Kurt Schreiber

## Impressum

### HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz  
Interessenvertretung  
der Bahn-, Bus- und Tramkunden  
Postfach, 8023 Zürich  
T 044 741 49 90  
N 079 401 05 40  
www.pro-bahn.ch  
info@pro-bahn.ch

### REDAKTION

Brigitte Walser (bw)  
Weiermattstrasse 22  
3027 Bern, T 031 992 65 89  
b.walser@gmx.ch

### MITARBEIT

Karin Blättler, Gerhard Bohli (gb),  
Edith Dutler, Edwin Dutler (DUT),  
Walter Lötscher, Kurt-W. Lüthi,  
Willi Rehmann (wr), Federico Rossi,  
Hans Rothen, Hans Schärer (HS),  
Peter Schläppi, Kurt Schreiber,  
Kurt Senn

### KORREKTORAT

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

### INSERATE

Stämpfli Publikationen AG  
Inseratemanagement  
Postfach 8326  
3001 Bern  
T 031 300 63 88  
F 031 300 63 90  
inserate@staempfli.com

### DRUCK

Stämpfli Publikationen AG  
Postfach 8326  
3001 Bern  
T 031 300 66 66

### GRAFISCHES KONZEPT

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

### AUFLAGE

2300 Exemplare

4 x jährlich

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

### NÄCHSTE AUSGABEN

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

**Nummer 3/07:** 21. Sept. 2007  
(Inserateschluss: 17. Aug. 2007)

**Nummer 4/07:** 7. Dez. 2007  
(Inserateschluss: 2. Nov. 2007)



Bild: pbs

## Editorial

Bei der Bestellung von Rollmaterial haben die Betreiber vielfältige und teilweise widersprüchliche Vorgaben zu erfüllen. Die längere Lebensdauer von Zügen gegenüber Autos verhindert, dass Modetrends nachgelebt wird. Auch ist zu berücksichtigen, dass meistens mehrere Generationen die gleichen Fahrzeuge benutzen und eine regionale optimale Einsatzmöglichkeit sollte gewährleistet sein. Es ist deshalb schon etwas erstaunlich, dass die SBB die Mitsprachewünsche von Kundenorganisationen wie Pro Bahn Schweiz bei neuem Rollmaterial einfach negieren. Man weiss, was für den Kunden richtig ist! Es wird auf «objektive Umfragen» verwiesen; jeder, der einmal solche Umfragen gemacht hat, kennt ihren unbrauchbaren Wert. Ich finde diese unbefriedigende Zusammenarbeit schade und zwingen kann ich die SBB nicht, deshalb kann ich den Verantwortlichen der SBB-Rollmaterialbeschaffung nur empfehlen, den nächsten Betriebsausflug in das «SOB-Land» zu unternehmen, damit sie bei der Südostbahn die von den Kundinnen und Kunden gewünschten Fahrzeuge einmal echt erleben und «ersehen» können. **Edwin Dutler, Präsident**

## Ist das Bahnfahren zu teuer?

Viele empfinden die Billettpreise als zu hoch. Sie vergleichen die Kosten mit jenen beim Auto, stellen den Fahrpreisen aber nur die Treibstoffkosten gegenüber. Mit einem objektiven Vergleich hat das nichts zu tun. Aber es ist ernst zu nehmen, denn es beeinflusst den Umsteigeeffekt.

Wenn sich jemand dazu entschieden hat, ein eigenes Auto zu kaufen, dann entstehen hohe Fixkosten wie Amortisation, Steuern, Versicherungen, Serviceleistungen, Unterhalt und Garagenmiete. Die meisten Kosten fallen an, ob nun das Auto zu Hause steht oder ob es gebraucht wird. Das heisst, je mehr man fährt, desto kleiner sind die Fixkosten pro Kilometer. Selbst wenn der Betreffende mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, reduzieren sich diese Kosten nicht. Mit anderen Worten: Man wird nicht belohnt, wenn man das Auto stehen lässt. Da liegt der folgende, für den öffentlichen Verkehr fatale Vergleich sehr nahe.

### NACHVOLLZIEHBAR, ABER NICHT KORREKT

Wenn die Fixkosten für das Auto auf jeden Fall zu bezahlen sind, kann man beim Bahnfahren nur den Treibstoff sparen, so die Denkweise. Der vermeintlich kluge Rechner stellt nun die Billettkosten den Treibstoffkosten gegenüber, alle andern Kosten des Individualverkehrs lässt er unberücksichtigt. Ein Beispiel: Für die Strecke Zürich–Bern und zurück (250 Kilometer) zahlt man rund 90 Franken (Normaltarif) beziehungsweise 45 Franken (Halbtaxabo). Rechnet man einen Mittelklassewagen mit 10 Litern Benzinverbrauch (Fr. 1.70 pro Liter), betragen die Treibstoffkosten Fr. 42.50. Diese Differenz mag für Einzelreisende mit Halbtaxabo noch akzeptabel sein. Reisen hingegen mehrere Personen im selben Auto, erhöht sich der Treibstoffverbrauch unbedeutend. Im Bahnver-

kehr jedoch benötigt jeder Mitreisende einen weiteren Fahrausweis. Tarifvergünstigungen im öffentlichen Verkehr und Gruppenfahrausweise werden meistens von diesen Rechnern nicht miteinbezogen.

### BERN–ZÜRICH RETOUR IM AUTO TEURER

Es ist anzunehmen, dass GA- und Halbtaxabonnementsbesitzer, Personen ohne eigenes Auto und überzeugte ÖV-Benutzer nicht so rechnen und auch objektive Preisvergleiche machen. Sie können auch mit der Tatsache leben, dass die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs nie so hoch ist wie im Individualverkehr, wobei es grosse Unterschiede zwischen Agglomerationen und sogenannten Randregionen gibt. Wenn man alle Kosten mit einrechnet, welche für die Fahrt mit dem eigenen Wagen aufzuwenden sind, dann müsste man für die 250 Kilometer Zürich–Bern retour rund 200 Franken (Kalkulation TCS: 80 Rappen pro Kilometer) rechnen. Wenn man gänzlich



Bild: bvw

... berücksichtigt man aber alle Kosten, ist das Auto nicht günstiger als der Zug.

auf ein eigenes Auto verzichtet und zum Beispiel ein GA (2. Klasse 2990 Franken pro Jahr) kauft, ist das Bahnfahren im Vergleich zum Autofahren äusserst günstig.

Hans Schärer

Siehe auch Seite 16

## Strassen- und Zugrechnung

Die provisorischen Ergebnisse der schweizerischen Strassenrechnung 2005 ergeben Bruttoausgaben von 7,3 Milliarden Franken (1,6 Prozent mehr als 2004) sowie Einnahmen von 8 Milliarden Franken (1,8 Prozent mehr als 2004). Dies teilt das Bundesamt für Statistik mit. Bei den Ausgaben stagnieren die Investitionen bei 4,2 Milliarden Franken (+ 0 Prozent). Die Betriebsausgaben dagegen haben um

3,7 Prozent zugenommen und erreichen 3,1 Milliarden Franken. Bei den Einnahmen haben vor allem die Mineralölsteuer und die kantonalen Motorfahrzeugsteuern zum höheren Resultat beigetragen. Die Strassenrechnung ist hauptsächlich eine Infrastrukturrechnung. Sie enthält die Kosten, die Ausgaben und die Einnahmen der öffentlichen

Fortsetzung auf Seite 4



Fortsetzung von Seite 3

Hand für den privaten motorisierten Strassenverkehr. Im Gegensatz zur «Transportrechnung» werden in der Strassenrechnung die externen Kosten, die Unfallkosten und die Aufwendungen für die Fahrzeuge (Anschaffung, Betrieb, Unterhalt) nicht berücksichtigt.

Die Eisenbahnrechnung des Bundesamtes für Statistik (BFS) weist für die Eisenbahnunternehmen im Jahr 2005 insgesamt einen leichten Fehlbetrag aus. Die betriebswirtschaftliche Rechnung zeigt einen Ertrag (inkl. Subventionen) von 8,83 Milliarden Franken sowie einen Aufwand von 8,92 Milliarden; der Kostendeckungsgrad beträgt 99 Prozent. Aus volkswirtschaftlicher Sicht, also unter Aus-

klammerung der Beiträge der öffentlichen Hand, erscheinen die Ergebnisse in einem anderen Licht. Die volkswirtschaftliche Rechnung weist einen Ertrag von 6,23 Milliarden Franken und einen Aufwand von 14,84 Milliarden aus, was einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von lediglich 42 Prozent ergibt. Die externen Kosten, die auf rund 438 Millionen geschätzt werden, sind in der Eisenbahnrechnung nicht berücksichtigt.

bw

Quelle: Bundesamt für Statistik. Der vollst. Text ist unter [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch) zu finden.



Gewinn bei den SBB, Verlust in der Eisenbahnrechnung.

## Gewinn bei den SBB

Medienmitteilung von Pro Bahn Schweiz zum Konzerngewinn der SBB von 259,4 Millionen Franken

Pro Bahn Schweiz, die Vertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, nimmt mit Befriedigung vom guten Geschäftsergebnis Kenntnis und gratuliert den SBB zu diesem guten Resultat. In Anbetracht dieses Ergebnisses stehen Fahrpreiserhöhungen jedoch total quer in der Landschaft, Pro Bahn Schweiz erwartet, dass die angekündigte Tarifierhöhung des-

halb nochmals überdacht wird.

Auch der kontinuierliche Personalabbau in den Zügen und insbesondere auf den Bahnhöfen in der Fläche hat zum guten Ergebnis beigetragen. Die minimalen Bedienzeiten sowie die aufgehobenen resp. reduzierten Dienstleistungen an den Bahnhöfen sind angesichts des Resultates zu hinterfragen und in Zukunft wieder kundenfreundlicher zu gestalten.

Im Sinne einer positiven Geste und Imagepflege erwarten wir dieses Jahr auch einige Aktionen für die Stammkunden der SBB, welche das gute Resultat ja erst ermöglichen. Edwin Dutler

## Preisauflagen mit Zuschlägen abgewehrt?

Zuschlagen im Sinn von anpacken ist positiv. Zuschlagen im Sinn von hauen ist es weniger. Es gibt ein drittes Zuschlagen; dasjenige im Eisenbahnverkehr.

Früher kannte Deutschland den D-Zug- oder Expresszuschlag, in der Schweiz war es der Schnellzugszuschlag. Vor etwa 60 Jahren wurde er abgeschafft und das war gut so. Jetzt jedoch schlägt der Zuschlag langsam, aber sicher wieder zu. Zuerst bei der damaligen Furka-Oberalp-Bahn mit dem Glacier Express. Was für die Walliser gut sein soll, soll auch den Bündnern recht sein: Auch der Bernina-Express ist zuschlagspflichtig. Die Dritte im Bunde ist nun die SSIF, welche auf gewissen Zügen zwischen Camedo und Domodossola ebenfalls einen Zuschlag verlangt.

Die Höhe ist unterschiedlich. Spitzenreiter ist der Glacier Express: Hier bezahlen Reisende zwischen 15 und 30 Franken Zuschlag je Richtung.

Die Rhätischen Bahnen (RhB) sind bescheidener, der Zuschlag beträgt 7 oder 9 Franken je Fahrt und Richtung für die Reise im Panoramawagen, und die Centovallibahn verlangt ab Camedo bis Domodossola (oder umgekehrt) zusätzliche 2 Franken pro Fahrt. All dies wird mit dem Einsatz von Panoramawagen begründet.

Zugegeben, Panoramawagen bieten ein besonderes Reiseerlebnis, auf der andern Seite dürfen aber diese Zuschläge und insbesondere ihre Höhe hinterfragt werden. Rechtfertigen beispielsweise die neuen Wagen des Glacier Express einen derartigen Zuschlag? Sein Preis von bis zu 30 Franken je Richtung macht einen Drittel einer Tageskarte der 1. Klasse aus – ein stolzes

Niveau. Kommt dazu, dass zwischen Disentis und Chur ein Ausweichen auf normale Wagen nicht möglich ist. So bietet sich als Ausweichvariante die Fahrt mit dem Regionalzug an, mit dem die Landschaft direkt erlebt werden kann, denn die Fenster der Wagen lassen sich öffnen und anstelle des Speisewagens sorgt der mitgenommene Proviant für ein gemütliches Speiseerlebnis. Bei der RhB kann in gewöhnliche Wagen oder in den Triebwagen gewechselt werden, nicht so im Centovalli, dank den neuen Aussichts-Triebwagen geht nichts mehr ohne Zuschlag.

In der Schweiz geht es mit Zuschlägen noch verhältnismässig gesittet zu und her. In unserem südlichen Nachbarland gibt es bald keine Billette

mehr, sondern nur noch Zuschläge. Ähnliches ist auch aus Frankreich zu vermelden und in Deutschland ist der ehemalige D-Zug-Zuschlag in Form des IC-Zuschlags wieder aufstanden. Wenn damit nur nicht die Türe vor dem Eisenbahnfahren zugeschlagen wird ... Kurt Schreiber



Wenn das Billett allein nicht mehr genügt.

## Gotthard-Bergstrecke – Alternative zur Porta Alpina

Pro Bahn Schweiz wird sich für den Erhalt der Gotthard-Bergstrecke einsetzen. Denn die Bahnlinie ist mehr als ein Beitrag für den Ballenberg. Sechs Gründe, weshalb sie nicht stillgelegt werden darf.

Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 oder 2017 besteht für die Gotthard-Bergstrecke kein Bedarf mehr. Ist dem wirklich so? Die Antwort lautet Nein, denn es gilt, bestehende Alternativen zu nutzen – dies aus den folgenden sechs Gründen:

**Erstens** lässt sich dank Regionalzügen die Erschliessung der Dörfer Amsteg, Gurtellen, Wassen, Ambri-Piotta und Rodi Fiesso wieder auf der Schiene realisieren. Die Umstellung auf die Strasse ist aus Kapazitätsgründen erfolgt. Die Verbindung unter den Dörfern ist mit der Schiene schneller als mit der Strasse und die Wiedereinführung von Regionalzügen über den Berg würde diese Verbindungen von und bis ins obere Tessin wieder attraktiver machen. Ein Stundentakt wie heute auf der Strasse wäre fürs Erste durchaus ausreichend, könnte aber bei Bedarf ausgebaut werden.

**Zweitens** wären mit einer Aufhebung der Gotthard-Bergstrecke Andermatt und das obere Reusstal ab Erstfeld nur noch auf der Strasse erreichbar, dies hätte einen negativen Einfluss auf die Frequenzen der Matterhorn-Gotthard-Bahn, kommt dazu, dass selbst ein Regionalzug gleich schnell oder gar schneller als ein Autobus ist. Diese Verbindung ist fürs obere Urserental (Andermatt) wesentlich schneller als der nicht sehr attraktive Umweg über eine allfällige Porta Alpina. Apropos Porta Alpina: Andermatt wird auf der konventionellen Route gleich schnell wenn nicht schneller als mit Porta Alpina erreicht. Generell wer-

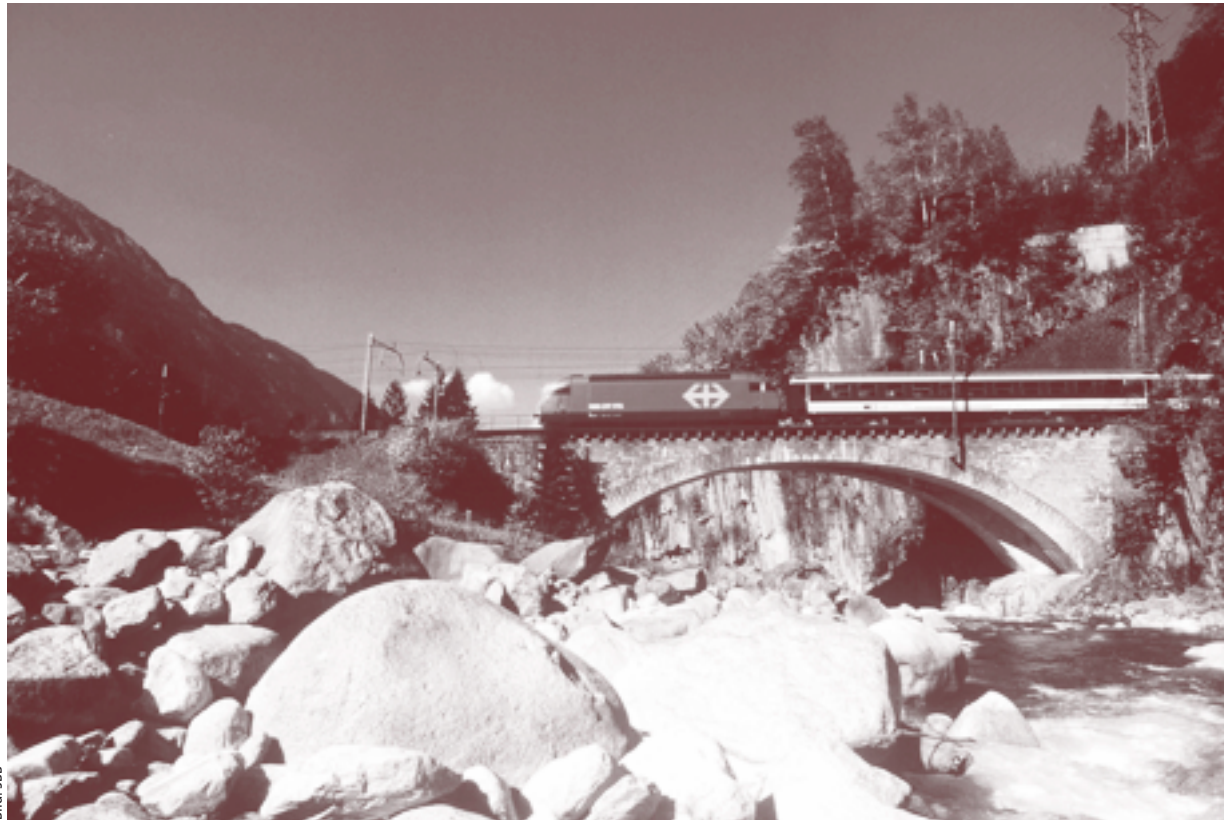


Bild: SBB

Eine der spektakulärsten Bahnlinien der Schweiz: die Gotthard-Bergstrecke. Sie führt über die Wattingerbrücke bei Wassen.

den damit die Berggebiete auf ausgeglichenerer Art und Weise erschlossen als mit Porta Alpina, wo von Sedrun bis Andermatt eine wintersichere (Strassen-)Verbindung zu schaffen wäre, denn die stündliche Reise von Sedrun nach Andermatt mag landschaftlich attraktiv sein, beansprucht aber zu viel Zeit.

**Drittens** muss der Gotthard-Strassentunnel in naher oder ferner Zukunft einmal total saniert werden. Dies geschieht mit Vorteil nach der Eröffnung der Gotthard-Basistunnelstrecke. Dann ist beispielsweise ein 10- oder gar 5-Minuten-Takt für Tunnelautozüge möglich. Damit liesse sich zu Spitzenzeiten der Strassentunnel entlasten, bei einer Totalsanierung könnte die Schiene hilfreich sein. Diese Lösung, in Ergänzung zur

Erschliessung der Dörfer im Reusstal und der Leventina, lässt die Rendite bereits in einem andern Licht erscheinen.

**Viertens** zeigen die Erfahrungen mit dem Kanaltunnel zwischen Frankreich und England auf, dass das Umsteigen von den Schiffen auf den Zug nicht oder nur in sehr ungenügendem Ausmass stattgefunden hat. Sonst würde es der Tunnelgesellschaft finanziell wesentlich besser gehen. Tatsache ist, dass viele Leute – schätzungsweise ein Drittel – Tunnelfahrten über lange Distanzen gar nicht schätzen. Dies besonders dann, wenn der Zug im Tunnel die Fahrt verlangsamen oder gar anhalten muss. Somit ist die Ausweichmöglichkeit über den Berg eine attraktive Reisemöglichkeit in den Süden. Bei der Stilllegung der Gotthard-

Bergstrecke geht die Umwegroute über die alte Lötschberg-Bergstrecke oder über die Strasse. Muss deshalb tatsächlich ein weiter Umweg oder die Alternative Strasse in Kauf genommen werden? Die Antwort lautet Nein.

**Fünftens** ist die Gotthard-Bergstrecke eine der spektakulärsten Bahnlinien der Schweiz – auf der Nordrampe die weit ausholenden Kehrschlaufen, welche den berühmten Blick zur Kirche von Wassen – einmal von unten, einmal auf gleicher Höhe und einmal von oben – ermöglichen, und auf der Südseite die spektakulären Kehrtunnels, welche die Fahrt zu einem einmaligen Erlebnis machen. Sie ist zwar (noch) nicht als Unesco-Weltkulturerbe

Fortsetzung auf Seite 6



Bild: SBB

Der berühmte Blick auf die Kirche von Wassen. Er soll auch in Zukunft möglich sein.

Fortsetzung von Seite 5

anerkannt, doch neben dem Semmering hätte sie diese Auszeichnung mehr als verdient.

**Sechstens** ist die Gotthard-Bergstrecke als Museumsbahnstrecke geradezu

prädestiniert. Das Depot Erstfeld beherbergt bereits heute viele alte Gotthard-Veteranen. Sie müssen bewegt werden. Auf diese Weise kann der heutigen und künftigen Generationen am fahrenden Objekt beispielsweise die frühere Antriebstechnik bei Lokomotiven gezeigt werden. So ist

das Betrachten der wirbelnden Triebstangen einer Krokodil-Lokomotive aus dem fahrenden Zug wesentlich faszinierender als die Drehgestelle einer Re 460. Dies gilt noch mehr für Dampflokomotiven, bei denen die Dampfentwicklung dazukommt. Heute finden derartige Fahrten nur in unregelmässigen Abständen und selten statt – hier lässt sich eine Lücke schliessen.

Zugegeben, der finanzielle Aufwand für den Unterhalt der Gotthard-Bergstrecke wird hoch sein und der Betrieb wird sich nicht rechnen. Wenn aber die genannten Vorteile in Betracht gezogen werden, ergibt sich gleichwohl eine positive Bilanz, die sich zwar nicht in Franken und Rappen ausdrücken lässt, aber beispielsweise zu einer Entlastung der Strasse beitragen und die Erschliessung des Berggebietes verbessern

kann. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Einrichtungen immer auf dem neuesten Stand gehalten worden sind. Ersatzinvestitionen sind also nicht notwendig. Sicherlich kann auch darüber diskutiert werden, ob die Doppelspur zu erhalten oder ob dank Einspur eine Kostensenkung möglich wäre. Sicherlich muss der Scheiteltunnel aber doppelspurig bleiben, damit er seine Funktion als Helfer der Strasse wahrnehmen kann.

Ja, die Gotthard-Bergstrecke ist nicht nur Ballenberg – vielmehr kann sie eine wichtige Funktion erfüllen. Es wäre sehr schade, wenn sie aufgehoben würde. Pro Bahn Schweiz wird sich für den Erhalt der Gotthard-Bergstrecke einsetzen, es gibt gute Gründe dafür – diese gilt es zu nutzen.

Kurt Schreiber

Weiterer Bericht zum Thema im Internet unter [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch): Rubrik Zentralvorstand/Vernehmlassungen.

## Uri lanciert Kandidatur

Der Regierungsrat des Kantons Uri hat die Vorbereitungen zur definitiven Lancierung einer Kandidatur der Gotthard-Bergstrecke als Unesco-Weltkulturerbe beschlossen. Er will dabei die Federführung übernehmen. Eine Arbeitsgruppe schätzt die Kandidatur als gerechtfertigt und die Chancen für eine Anerkennung als «gut» ein. Der Kanton Tessin, die SBB und das Bundesamt für Kultur (BAK) haben ihre Bereitschaft signalisiert, die Kandidatur zu unterstützen, dies teilte der Regierungsrat von Uri im April mit. **bw**

## 125 Jahre Gotthardbahn – das Buch

Im Mai 1882 wurde die Gotthardbahn im Beisein der Staatsoberhäupter der Schweiz, Italiens und Deutschlands offiziell eingeweiht. Der Bau einer internationalen Bahnlinie durch die Schweizer Alpen und das Gotthardmassiv ist eine Erfolgsgeschichte. Der Schweizer Wirtschaftspionier Alfred Escher, Gründer der Schweizerischen Kreditanstalt (heute Credit Suisse) und der Nordostbahn, war Initiant und Bauherr der Gotthard-Bahnstrecke.

Die Ingenieure haben mit viel Mut und Ideenreichtum Pionierarbeit geleistet und eine technische Meisterleistung vollbracht. Die Direktverbindung zwischen den

Wirtschaftsräumen am Rhein und am Po ist ein Meilenstein in der Verkehrsgeschichte Europas und der Beginn der technischen Einheit im Schienenverkehr.

### NEUE PERSPEKTIVEN

125 Jahre nach ihrer Inbetriebnahme hat die Gotthardstrecke nichts an Bedeutung verloren und pünktlich zum Jubiläum erscheint im AS-Verlag der zweisprachige Bildband zur Gotthardbahn, dem Kernstück des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Hier präsentiert sich die Gotthardstrecke von Luzern bis Chiasso in einer noch nie gezeigten einmaligen Bildsprache. In

knappen informativen Texten wird dem Leser der geschichtliche Hintergrund der Gotthardbahn vermittelt. Der international bekannte Fotograf Robert Bösch zeigt die Fahrt aus einer ungewöhnlichen Perspektive. Der renommierte Publizist Iso Camartin schildert seine Reiseeindrücke, der Bahnhistoriker Kilian T. Elsasser macht den Leser mit dem geschichtlichen Hintergrund der Gotthardbahn vertraut, und Paul Caminada beschreibt die Sehenswürdigkeiten unterwegs.

Edith Dutler

Robert Bösch: Gotthardbahn. AS-Verlag ISBN 978-3-909111-34-3 CHF 88.– Mitglieder von Pro Bahn Schweiz beziehen ihr Exemplar am besten über den Zentralvorstand.



## Ein Meilenstein in der Schweizer Bahngeschichte

Der Lötschberg-Basistunnel ist eröffnet. Am 16. Juni – als diese Ausgabe des InfoForums im Druck lag – wurde der 34,6 Kilometer lange Tunnel eingeweiht und von den allerersten Passagieren erprobt. Ab Dezember wird die Fahrt durch den Tunnel im regulären Fahrplan aufgenommen.



Bilder: BLS-Alptransit AG

Acht Jahre wurde gegraben, betoniert und montiert. 2006 fanden dann die ersten Versuchsfahrten durch den Lötschberg-Basistunnel statt.

Dieses InfoForum lag bereits im Druck, als das Jahrhundertbauwerk eröffnet wurde. Am 16. Juni wurde die termingerechte Vollendung des Lötschberg-Basistunnels gefeiert. Acht Jahre intensivstes Graben, Betonieren, Montieren und Testen sind damit Vergangenheit, wie die Erbauerin, die BLS Alptransit AG, mitteilt. Zusammen mit dem Simplontunnel ist der Lötschberg-Basistunnel ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 die erste schnelle Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen.

Die Chronologie:

1960er-Jahre: erste Ideen eines Basistunnels zwischen den Kantonen Bern und Wallis

1992: Volksabstimmung zum Referendum Alpentransit-Beschluss (Neat): 63,6% ja

1998: Volksabstimmung über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV): 63,5% ja

1999: Im Fusspunkt Mitholz zünden Mineure die erste

Sprengung in den Basistunnelröhren

2000: Andrehen der Tunnelbohrmaschine (TBM) beim Fensterstollen Steg

2001: Start der Ausbrucharbeiten ab Fusspunkt Ferden, Andrehen der 2. TBM in Raron

2002: 1. Durchschlag zwischen Ferden und Steg

2003: Durchschläge Mitholz-Frutigen, Raron-Lötschen (Weströhre) und Raron-Fer-

den (Oströhre)

2004: Beginn mit Einbau der festen Fahrbahn

2005: Hauptdurchschlag Mitholz-Ferden

2006: Beginn der Versuchsfahrten

2007: Abnahme des Bauwerks durch das Bundesamt für Verkehr und Übergabe an die Betreiberin, die BLS AG, Aufnahme ins Streckennetz

Quelle: BLS Alptransit AG

### Vernehmlassungsvorlage «Gesamtschau FinöV»

Eine Arbeitsgruppe von Pro Bahn Schweiz mit Vertretern vom Zentralvorstand und von der Planungskonferenz bearbeitet zurzeit mit Hochdruck die 136 Seiten grosse Vernehmlassungsvorlage. Die Stellungnahme muss bis zum 6. Juli 2007 eingereicht werden. Gemäss der bundesrätlichen Vorlage werden dabei im Neat-Kredit der Zimmerberg-Basistunnel sowie der Hirzeltunnel gestrichen. Aus

dem ehemaligen Erlass Bahn 2000 wurden der Wisenberg-tunnel und der Brüttenertunnel gestrichen.

Wir werden in der nächsten Ausgabe des InfoForum auf die Vernehmlassungsantwort von Pro Bahn Schweiz zurückkommen, wir können allerdings heute bereits voraussagen, dass wir das «totale Streichkonzert» des Bundesrates so nicht unterstützen können. Edwin Dutler

### Das neue Zugsicherungssystem ETCS funktioniert

Das neue Zugssicherungssystem ETCS funktioniert, der Betriebsaufnahme des fahrplanmässigen Verkehrs mit 200 Kilometern pro Stunde auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist und im Lötschberg-Basistunnel steht nichts mehr im Weg.

Ab Ende Juli werden vorerst die Reisenden einzelner Züge zwischen Mattstetten und Rothrist in den Genuss von Tempo 200 kommen. Bis

jetzt wird dort mit höchstens Tempo 160 gefahren. Ab August 2007 sollen auch einzelne Schnellzüge mit Tempo 200 durch den Lötschberg-Tunnel brausen. Ab Dezember 2007 werden 200 Kilometer pro Stunde auf den erwähnten Strecken zur normalen Reisegeschwindigkeit, natürlich mit den entsprechenden Anpassungen, das heisst mit den Reisezeitverkürzungen in den Fahrplänen. Edwin Dutler

# Lastwagenkolonnen auf Schienen

Hupac rechnet mit jährlichen Zuwachsraten von 10 bis 12 Prozent.



Im erweiterten Terminal Busto Arsizio-Gallarate nördlich von Mailand konnten die Umschlagskapazitäten erhöht werden.

Über 600 000 Strassensendungen hat Hupac im vergangenen Jahr im kombinierten Schienengüterverkehr befördert. Das sind fast 100 000 mehr als letztes Jahr und für die Zukunft wird mit jährlichen Zuwachsraten von 10 bis 12 Prozent gerechnet, wie Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi an der Bilanzpressekonferenz im Mai in Zürich ausführte. Eine weiterhin erfolgreiche Verlagerung auf die Schiene sei aber in Zukunft nur möglich, wenn sowohl die Bahnliberalisierung als auch die heutige Verlagerungspolitik konsequent weitergeführt werden.

## FRACHTEN UND FINANZEN

Diese Steigerungen fanden auch ihren Niederschlag in der Erfolgsrechnung: Der Jahresgewinn der Hupac Gruppe beträgt 6,96 Millionen Franken (+7,4 Prozent) und der Cashflow steigerte sich auf 58,7 Millionen (+17,6 Prozent). Dazu beigetragen hatten die erhöhten Umschlagskapazitäten im erweiterten Terminal

Busto Arsizio-Gallarate nördlich von Mailand und die vereinfachte Zugsabfertigung. Neu braucht es etwa von Mannheim bis Busto Arsizio nur noch zwei Lokomotiven – eine bis nach Bellinzona und eine ab Bellinzona bis ins Ziel, weil die italienischen Staatsbahnen ein anderes Stromsystem als die Deutsche Bahn (DB) und die SBB kennen. Damit lassen sich die Durchlaufzeiten markant verkürzen.

## SCHIENE UND STRASSE

Das massiv erhöhte Verkehrsaufkommen in den Meerhäfen und den Metropolen – zum Beispiel Mailand – führt dazu, dass immer mehr auf die Schiene ausgewichen wird. Allerdings treten auch bei den Eisenbahnen Stau-Probleme auf. So müssen sich beispielsweise die Güterzüge auf der 125-jährigen einspurigen Strecke von Bellinzona nach Luino quälen. Der Personenverkehr will Vorfahrt, was Verspätungen für Güterzüge auslöst, die für Frachtkunden ebenso wenig akzeptabel sind

wie für die Reisenden in Personenzügen. Nach wie vor kommen nur 71 Prozent aller Hupac-Güterzüge weniger als eine Stunde verspätet am Zielort an – Zielvorgabe ist 90 Prozent. Es bleibt also noch einiges zu tun.

## GANZ EUROPA ENTLASTEN

Dies mag als frommer Wunsch erscheinen – Tatsache ist, dass bereits heute der Anteil des Strassenverkehrs im alpenquerenden Verkehr 34 Prozent ausmacht. Seit 2000 sind die Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen um 16 Prozent gesunken, derweil der kombinierte Verkehr um 66 Prozent gestiegen ist. Bis 2010 sollen weitere 300 000 Sendungen ihren Zielort auf der Schiene erreichen. Nicht nur im alpenquerenden, sondern auch im Ost-/West-Verkehr sind neu die Güterzüge der Hupac auf den Strecken zwischen Antwerpen und Perpignan, Antwerpen und Warschau oder Rotterdam und Budapest anzutreffen.

## HINDERNISSE ENTFERNEN

Diese Erfolgsgeschichte hat jedoch auch Schattenseiten, so dauert das Zulassungs-prozedere für neue Lokomotiven zu lange, ebenso gibt es Bahnunternehmungen – etwa in Belgien –, welche versuchen, das Monopol für Güterverkehr auf der Schiene zurückzuerlangen. Hohe Gebühren für die Nutzung der Bahninfrastruktur verunmöglichen konkurrenzfähige Angebote oder Verspätungen verärgern Kunden, was zu einem Umsteigen von der Schiene auf die Strasse führen kann. Genau das Gegenteil dessen, was angestrebt wird. Kurt Schreiber



Bild: BLS AG

## BLS sucht CEO

Die BLS AG, die zweitgrösste Bahn der Schweiz, sucht einen neuen Vorsitzenden der Geschäftsleitung. Wie die «Berner Zeitung» berichtete, hat der 61-jährige Mathias Tromp nach acht Jahren an der Spitze der BLS seine Pensionierung per 1. Juli 2008 bekannt gegeben. Mit seiner Nationalratskandidatur habe diese Ankündigung nichts zu tun, sagte Tromp. Er kandidiert im Herbst für die SVP. Die BLS AG betreibt die S-Bahn Bern. Sie ist auch im Güterverkehr tätig und betreibt den neuen Basistunnel durch den Lötschberg. pbs

## Bleibt nur die Vision?

Der Bundesrat wird zu einem späteren Zeitpunkt über den Bau der Porta Alpina entscheiden. Er hat dies Mitte Mai mitgeteilt. Das UVEK wurde beauftragt, bis 2012 Fragen zu Kosten und Betrieb zu klären und danach einen Antrag zu stellen. Falls der Bundesrat die Porta Alpina dann doch noch bewilligt, kann sie etwa drei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels in Betrieb genommen werden. Pro Bahn Schweiz hat sich bereits vor einiger Zeit gegen den Bau der Porta Alpina ausgesprochen. pbs

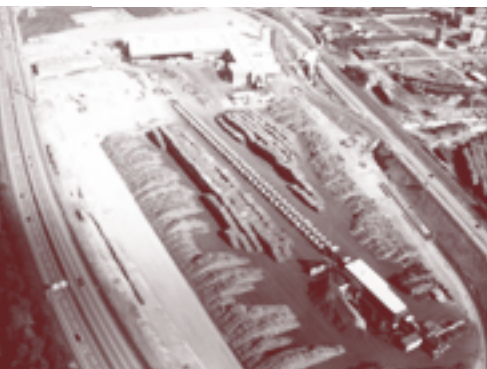


## Grosssägewerk mit Gleisanschluss in Domat/Ems

Im April hat Stallinger Swiss Timber in Domat/Ems ein Grosssägewerk in Betrieb genommen, das hohe Anforderungen an die Transportlogistik stellt: Bereits in diesem Jahr sollen 350 000 bis 400 000 Kubikmeter Holz verarbeitet werden, die Menge könnte später auf 800 000 Kubikmeter gesteigert werden.



30 Bahnwagen Holz werden täglich in Domat/Ems angeliefert.



Bilder: Stallinger Swiss Timber

Das Grosssägewerk wurde im April in Betrieb genommen.

Für die Standortwahl des neuen Sägewerks in Domat/Ems war nicht nur der Holzreichtum Graubündens ausschlaggebend, sondern ebenso, dass der Raum sowohl vom Strassennetz als auch mit der Bahn optimal erschlossen ist: Ausgehend vom bestehenden 3-Schienen-Gleis bis Ems Werk wurde ein Anschlussgleis gebaut, das die direkte Bedienung erlaubt. Das Anschlussgleis «Vial» mit Unterquerung der Linie der Rhätischen Bahn (RhB) zwischen Domat/Ems und Reichenau ist vom Zug aus gut sichtbar. Stallinger bezeichnet die Zusammenarbeit mit leistungsfähigen Partnern in der Logistik als unabdingbar und setzt in beachtlichem Rahmen auf Bahntransporte: Rund 60 Prozent des Rundholzes sollen aus der ganzen Schweiz mit der Bahn angeliefert werden, das ergibt rund 30 Wagen pro Tag. Ebenso wird ein Teil des getrockneten und gehobelten Schnittholzes mit der Bahn nach ganz Europa versandt, wenn die Marktbedingungen stimmen, gegebenenfalls über die Häfen Bremen/Brake oder Rijeka/Koper auch nach Übersee. Restholz wird ebenfalls teilweise mit der Bahn abtransportiert; noch offen ist eine spätere Weiterverarbeitung an Ort.

### ZUSAMMENARBEIT

Für die Rangierleistungen auf dem Werksgelände wurde eine Produktionsgemeinschaft zwischen Stallinger, der RhB und SBB Cargo gebildet, die Verträge dazu sind bereits unterzeichnet. SBB Cargo wird eine funkfernsteuerbare Rangier-Diesellok vom Typ Am843 zur Verfügung stellen,

die beiden anderen Partner das Personal.

### AUSBAU UM 20 PROZENT

Die SBB werden die Holztransporte im Wagenladungsverkehr bis zum Rangierbahnhof Buchs SG abwickeln, wo die Wagen gesammelt und in Blockzügen mit elektrischer Traktion täglich, gegebenenfalls mehrmals, nach Domat/Ems gefahren werden, von wo sie über das Anschlussgleis direkt ins Werksgelände überführt werden. Die Führung von Ganzzügen direkt aus der Westschweiz wäre bei entsprechender Nachfrage später ebenfalls möglich. Ein- bis zweimal wöchentlich wird eine Wagengruppe mit Holzabfällen das Werk Richtung Rangierbahnhof Buchs verlassen.

Für diese zusätzlichen Transporte baut SBB Cargo den Wagenpark für Holztransporte um rund 20 Prozent aus und will Bedarfsspitzen mit Anmieten abdecken. Bereits 2006 stiegen die Holztransporte um 16,6 Prozent auf ein Gesamtvolumen von 1,9 Millionen Tonnen. Die über Erwarten grosse Zunahme erfolgte sowohl im Binnen- wie auch im internationalen Verkehr, was zu Engpässen im Wagenpark führte.

Ein massgeschneidertes Betriebskonzept stellt auch die RhB auf: Für die erwarteten rund 30 000 Kubikmeter in diesem Jahr beziehungsweise 70 000 Kubikmeter ab 2008 werden Montag bis Freitag reine Stallinger-Züge nach einem genauen Wochenplan verkehren. Diese verlassen mit rund 8 bis 10 Wagen frühmorgens, ab 6 Uhr, das Werk, stel-

len bis 9 Uhr Leerwagen auf verschiedenen Bahnhöfen jeweils einer Richtung pro Tag zum Verlad, sammeln sie ab 16 Uhr wieder ein und bringen sie ins Werksgelände zum Ablad ab 20 Uhr. Am nächsten Tag wird nach dem gleichen Verfahren eine andere Region bedient; die Züge werden von geschultem Rangierpersonal begleitet.

Für die zusätzlichen Holztransporte beschafft die RhB 25 neue Holztransport-Wagen mit einem Ladegewicht von 47 Tonnen, die auch kombinierbar sind, das heisst mit Aufnahmen für Wechselbehälter (Container) ausgerüstet sind. Die RhB rechnet mit einem massiven Rückgang des Rundholzexports via Bernina in Richtung Italien, will dies aber mindestens teilweise mit Schnittholztransporten auf dieser Achse kompensieren.

### GRÖSSTER NEUAUFTRAG

Stallinger Swiss Timber betrachtet die örtliche Verfügbarkeit des Bahnnetzes im Güterverkehr in der Schweiz trotz dem schrittweisen Abbau in den vergangenen Jahren als nach wie vor hervorragend, was doch einigermaßen überrascht.

SBB Cargo gibt an, ein Netz von noch 159 Bahnhöfen für den Holzverlad zu bedienen – 55 weitere liegen auf Netzen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen –, und bezeichnet dies als flächendeckend. Die bevorstehende Kooperation mit Stallinger bringt für SBB Cargo den grössten Neuauftrag der letzten Jahre in der Schweiz.

Federico Rossi

## Ausbau der Seelinie und der S-Bahn St. Gallen

Der Bahnhof Horn wird ausgebaut und an der Seelinie entstehen neue Haltestellen. Damit sind ab Dezember halbstündliche Verbindungen möglich. Zudem will St. Gallen bis 2012 auf seinen S-Bahn-Linien den sauberen Halbstundentakt einführen.

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 erstellen die SBB am Bodensee auf der Strecke Arbon–Steinach–Horn zwei neue Haltestellen; Arbon Seemoosriet und Steinach. Horn erhält eine moderne freundliche Publikumsanlage

mit zwei Aussenperrons. Diese Umbauarbeiten ermöglichen den Halbstundentakt. Die Strecke Arbon–Steinach–Horn wird künftig aus St. Gallen ferngesteuert. Die Gesamtkosten betragen 26 Millionen Franken. Die Kantone St. Gal-

len und Thurgau sowie die Gemeinden Arbon, Horn und Steinach beteiligen sich mit je rund 4,5 Millionen Franken.

Die S-Bahn St. Gallen verabschiedet sich 2012 vom Hinketakt und führt einen sauberen Halbstundentakt ein. Der

Fahrplanwechsel von 2012 wird innerhalb des Kantons St. Gallen die Verbindungen verbessern. Da die Linie Rorschach–Romanshorn in die S-Bahn St. Gallen integriert wird, profitieren auch Thurgauer Gemeinden. HS

## Vier Bündner Bergbahnen haben fusioniert



Bild: Bergbahnen Engadin

Die Diavolezzabahn gehört zur Bergbahnen Engadin St. Moritz AG.

Seit dem Sommer 2005 haben vier Bergbahnen im Oberengadin eine Fusion geprüft und auch darüber verhandelt. Nun haben die Stimmbürger von St. Moritz und die Aktionäre zugestimmt und im Oberengadin kann ein wahrer Bergbahnriese entstehen. Gebildet wird er aus den St. Moritzer Bergbahnen, den Suvretta-Piz-Nair-Bahnen, den Celeriner Bergbahnen und den Diavolezzabahn. Die neue Gesellschaft heisst Bergbahnen Engadin St. Moritz AG.

Hauptüberlegung hinter der Fusion ist das bessere Ausnutzen der Synergien, damit

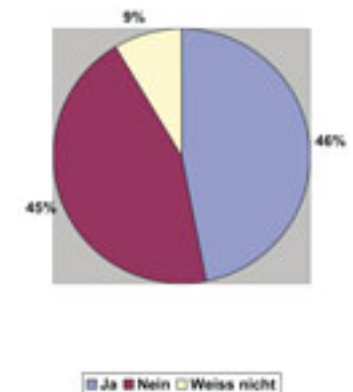
eine Trendwende im schrumpfenden Bergbahngeschäft eintreten kann. In den letzten acht Jahren musste die Hotellerie im Oberengadin bei den Logiernächten einen Rückgang von zehn Prozent in Kauf nehmen und die Bergbahnen haben im gleichen Zeitraum sogar rund ein Viertel der Gäste verloren.

Aus der Sicht von Pro Bahn bleibt zu hoffen, dass die neue fusionierte Gesellschaft für Einzelfahrten von Passagieren, welche die Skipisten nicht benutzen, die Halbtaxabonnemente anerkennen wird.

HS

## Umfrage zu höheren Tarifen

Die nicht repräsentative Umfrage auf [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch): Können Sie die Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr im Jahr 2008 nachvollziehen? Die 130 Antworten: Ja: 61, Nein: 58, Weiss nicht: 11. HS



## Mybus nicht akzeptiert

Als bekannt wurde, dass das neue Busunternehmen Mybus AG heissen soll, löste das im Sarganserland Protest aus und es wurde nach einem neuen Namen gesucht. Das neue Unternehmen wird mit dem Namen Bus Sarganserland Werdenberg AG mit Sitz in Sargans gegründet. Die Ausschreibung hat die BOS (Bus Ostschweiz AG) zwar mit dem Namen Mybus gewonnen. Dennoch wollte man die Proteste ernst nehmen. Mit dem Namen wurde auch das Design überarbeitet. HS

## Ostwind und GA ungültig

Am 11. März 2007 haben die Stimmbürger von Buchs dem Betriebskredit von 550 000 Franken für den Ortsbus zugestimmt. Somit konnte die RTB Rheintal Bus den Betrieb der Linie ab 1. Mai 2007 definitiv übernehmen. Allerdings werden seither vier Haltestellen nicht mehr bedient und die Bemühungen, diese Buslinie wieder in den Tarifverbund Ostwind zu integrieren, sind gescheitert. Bei der Ausschreibung hatte die RTB offenbar zu tief offeriert und nun fehlen die notwendigen Mittel.

Wenn weder die RTB noch die Gemeinde Buchs bereit sind, für diese Kosten aufzukommen, dann bleiben weiterhin GA, Halbtax und Fahrausweise des Tarifverbundes Ostwind ungültig. Die politischen Rahmenbedingungen müssten eigentlich so sein, dass in einem Verbundgebiet alle Leistungserbringer integriert sind. Sollte das Beispiel Buchs Schule machen, dann verlieren die Tarifverbände an Attraktivität und es gibt einen Rückfall ins Mittelalter des öffentlichen Verkehrs. HS

## Mit dem TGV nach Chur

Ein TGV der neusten Generation wird ab kommendem Winter 2007/2008 versuchsweise einmal pro Woche Paris mit Chur – und umgekehrt – verbinden (siehe auch Seite 17). Der Feriengast wird jeweils am Samstagmittag in Chur eintreffen; die Rückfahrt nach den Ferien erfolgt jeweils Samstagnachmittag. Die Fahrt von Paris nach Chur dauert rund sechs Stunden, ein Umsteigen ist nicht nötig. Eine solche Verbindung ist mehr mehr als eine Alternative zum Flugzeug! HS





Bild: Tibert Keller

## Neuer Bahnhof in Tirano

Der Rhätische-Bahn-Bahnhof Tirano, End- und Anfangspunkt der Bernina-Express-Panoramazüge, wurde in diesem Frühjahr umgebaut und weist heute eine moderne Infrastruktur auf. Die Frequenzzunahme im Personen- und Güterverkehr wird jetzt effizient und kundenfreundlich bewältigt. Im Hinblick auf die Kandidatur um Aufnahme der Rhätischen Bahn und der Kulturlandschaft Albula/Bernina als Unesco-Weltkulturerbe ist täglich der neu bemalte Bernina-Triebwagen im Einsatz. Entgegen den ursprünglichen Plänen wurde nach verschiedenen diplomatischen Verhandlungen die Strecke Thusis–St. Moritz–Campocologno neu bis nach Tirano verlängert. Der Entscheid des Unesco-Welterbe-Komitees über die Aufnahme wird 2008 gefällt.

Mit dem Trenino Rosso können nun auch die Gäste aus Italien mit modernen klimatisierten Panoramazügen den Berninapass und St. Moritz entdecken. Der Zug fährt morgens jeweils um 08.49 Uhr nach St. Moritz und nachmittags um 15.39 Uhr wieder zurück. Der neue Panoramazug wird die Beliebtheit der RhB-Züge in Italien sicher nochmals steigern.

Edith Dutler

## SOB Flirt – eine neue Dimension

Vom Kaufbeschluss der Südostbahn bis zum Roll-out des ersten Flirt sind nur gerade zwei Jahre vergangen. Im Mai wurde ein baugleicher Flirt für das Val de Travers abgeliefert.

Bereits in den vergangenen Jahrzehnten haben die Südostbahn (SOB) und ihre Vorgängerbahnen bei der Beschaffung von Rollmaterial wegweisende Entscheidungen getroffen. Erinnert sei besonders an die in den Jahren 1960–66 beschafften BDe-4/4-Pendelzüge mit grosser Leistung für starke Steigungen. Oder an die 1982 beschafften RBDe-4/4-Pendelzüge mit Luftfederung – heute immer noch das komfortabelste Fahrzeug im Regionalverkehr.

### HOHE ANFORDERUNGEN

Deshalb erstaunte es Pro Bahn Schweiz nicht, als der Vorsitzende der Geschäftsleitung, Guido Schoch, im Januar 2005 bei der offiziellen Bekanntgabe der Flirt-Bestellung eine grosse Liste mit hohen Anforderungen präsentierte, welche die SOB an die neuen Fahrzeuge stellte. Dabei wurden ein positives herausragendes Erscheinungsbild, und zwar innen und aussen, und ein hoher Passagierkomfort verlangt. So wurde beispielsweise festgelegt: «Besonderer Wert soll auf die räumliche

Gestaltung, die Anzahl und Anordnung der Sitzplätze sowie auf die Qualität der Sitze gelegt werden. Neben einem angenehmen gut beleuchteten und klimatisierten Innenraum sollen die neuen Fahrzeuge vor allem durch eine vorzügliche Fahreigenschaft bei niedrigem Geräuschniveau überzeugen. Fortschrittliche Informationssysteme sollen dem Kunden die Fahrt erleichtern.»

### ELEGANT UND MODERN

Vom Kaufbeschluss der SOB bis zum Roll-out des ersten Flirt sind nur gerade zwei Jahre vergangen. Erstmals in der Geschichte der SOB wurden die finanziellen Mittel auf dem Finanzmarkt beschafft. Beim persönlichen Augenschein konnten wir mit Befriedigung feststellen, dass der Firma Stadler mit dem SOB-Flirt ein guter Wurf gelungen ist. Äusserlich präsentiert sich der Flirt als eleganter, moderner vierteiliger Zug mit einem sympathischen gefälligen Aussehen. In den Innenräumen sind uns grosse Mehrzweckabteile mit Stauraum

für Velos, Kinderwagen und sperriges Gepäck aufgefallen. In der 2. Klasse wurde der Typ des SBB-1.-Klass-Sitzes mit Stoff anstatt Leder eingebaut mit einer aufklappbaren Mittelarmlehne zwischen den Stühlen. Die 1. Klasse ist durch eine Glaswand mit einer elektrischen Schiebetüre abgetrennt, hat einen 2+1-Sitzteiler, Teppichboden und Steckdosen für elektronische Geräte. Die neu konzipierten, äusserst bequemen Sitze machen die Fahrt im Flirt zum echten Genuss.

### AUCH IM VAL DE TRAVERS

Als Einsatzgebiete sind nach Ablieferung aller elf SOB-Flirts folgende Strecken ab Fahrplanwechsel Dezember 2007 vorgesehen: Wil–Nesslau, Wädenswil–Einsiedeln–Rapperswil sowie Einsätze auf dem übrigen SOB-Netz. Im Mai dieses Jahres wurde ein baugleicher Flirt für TRN (Transports Régionaux Neuchâtelois) für das Val de Travers abgeliefert. Pro Bahn würde eine Anschlussbestellung für weitere Strecken im Regionalverkehr sehr begrüssen. Edwin Dutler



Bild: Peter Donatsch

Der neue Flirt-Zug der Südostbahn auf dem Waldbachviadukt. Das Urteil von Pro Bahn: Die Fahrt ist ein echter Genuss.



## Der Basler Centralbahnhof ist 100 Jahre alt

Es war die Zeit der Bahnhöfe, überall in Europa wurden um die Wende zum 20. Jahrhundert monumentale Bauwerke für die Zugabfertigung errichtet. So auch in Basel.

Im Juni 1907 wurde der Basler Centralbahnhof am jetzigen Standort und in der jetzigen Form eröffnet. Damals war die

Zeit der Bahnhöfe, überall in Europa und in der übrigen Welt wurden «Kathedralen» gebaut. Man musste die Bahn-

höfe nicht anschreiben, die Gebäude strahlten ihre Funktion durch ihre Erscheinung aus. Der Bahnhof, heute als

Basel SBB bekannt, steht unter Denkmalschutz. Sein Bau hat nach heutigem Geldwert etwa 750 Millionen Franken gekostet.

Im Jahre 2004 wurde der Centralbahnhof durch eine sorgfältig geplante Passerelle ergänzt, welche die bisherigen Unterführungen ersetzte. Der Bahnhof platzt jetzt aus allen Nähten, bis zur Euro 2008 wird der neue Perron 8 mit den Geleisen 16 und 17 gebaut.

Der erste Bahnhof in Basel wurde schon 1844 für die Linie Strassburg–Basel eröffnet. Man hatte damals extra ein Stadttor für die Züge gebaut; vom ehemaligen Bahnhof sind aber keine Spuren mehr vorhanden. Im Jahr 1857 erfolgte der Grundsatzentscheid zum späteren Bau des Centralbahnhofs am heutigen Ort, bis zur Realisierung verging ein halbes Jahrhundert.

Willi Rehmann



1857 wurde der Entscheid zum Bau des Centralbahnhofs gefällt. Bis zur Realisierung verging ein halbes Jahrhundert.

Bild: www.basel.ch

## Ausschreibung von Rollmaterial für die Zürcher S-Bahn

Die SBB wollen 60 Doppelstockzüge kaufen. Mindestens sechs davon sollen bereits ab 2010 geliefert werden. Weiter sollen 113 neue Niederflur-Doppelstockwagen beschafft werden.

Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie in Zürich im Jahre 2013 sowie der grossen Nachfragezunahme im S-Bahn-Verkehr benötigen die SBB zusätzliches Rollmaterial. Im «Handelsamtsblatt» vom April 2007 haben die SBB den Kauf von weiteren 60 Doppelstockzügen ausgeschrieben. Mindestens sechs der neuen Züge sollen als Vorserie bereits in den Jahren 2010/2011 geliefert werden, die letzten Züge sind bis 2015 auszuliefern. Gleichzeitig werden 113 neue Niederflur-Doppelstock-

wagen ausgeschrieben, welche im heutigen Doppelstock-Pendelzug den 2.-Klass-Zwischenwagen ersetzen werden. Zusätzlich werden alle heutigen Einheiten der Doppelstockzüge klimatisiert, ein Vorhaben, das sich die Fahrgäste immer gewünscht haben, das bisher bei den SBB aber auf taube Ohren gestossen ist.

### ZUSÄTZLICHE ZÜGE

Mit den frei gewordenen 2.-Klass-Zwischenwagen sollen

in den Spitzenzeiten zusätzliche Züge gebildet werden und sie ersetzen in Zukunft alle einstöckigen Züge im Kernnetz der S-Bahn Zürich sowie die Mirage.

### UNBELIEBTE KURZZÜGE

Die Ausschreibung im «Handelsamtsblatt» enthält weitere zahlreiche Optionen mit Varianten betreffend Zuglänge. Aufhorchen lässt jedoch eine Option, wo ein Angebot für den Fernverkehr 60 Doppelstockzüge mit Erweiterungs-

möglichkeit auf 220 Zügen verlangt wird, und zwar von 100 Meter langen Zügen, d. h. 4 Wagen. Da solche «Kurzzüge» wegen den fehlenden Zirkulationsmöglichkeiten bei den Reisenden nicht beliebt sind und wegen den unbenötigten Führerständen eigentlich auch betrieblich keinen Sinn machen, wird Pro Bahn Schweiz die Bedenken gegen solche Züge bei nächster Gelegenheit den SBB vorbringen. Wir werden wieder darüber berichten.

Edwin Dutler

## Entscheidung zur S2 nach Ziegelbrücke

Die Kantone wollen ab Dezember werktags den Halbstundentakt der S2 zwischen Pfäffikon SZ und Ziegelbrücke garantieren. Ein Ausbau der S2 über Ziegelbrücke hinaus ist vom Tisch.



Bild: Hans Schärer

Zukunftspläne für die S2.

In der March sind die parallel fahrenden Busse, welche auch Siedlungen ohne Bahnanschluss bedienen, häufig überfüllt und es muss ein Beiwagen beigelegt werden, was die Kosten des Busbetriebes erhöht. Der Halbstundentakt der S2 auf dem Abschnitt Pfäffikon bis Reichenburg wird eingeführt, um die Busse zu entlasten, aber auf keinen Fall, um die Buslinie zu ersetzen. Die Führung bis Ziegelbrücke erfolgt primär aus betrieblichen Gründen, denn gemäss Fahrplan verlassen diese Züge Ziegelbrücke vor der Spinne zur Minute 49 und kommen zur Minute 08 an, nachdem alle Züge abgefahren sind. Eine andere Takelage ist nicht möglich, da die Strecke zwischen Zürich HB und Pfäffikon mit dem Engpass Thalwil keine Trassenverschiebungen mehr zulässt.

Seit dem letzten Fahrplanwechsel fallen beim Linthbus Uznach-Kaltbrunn-Ziegelbrücke die Standzeiten

in Ziegelbrücke an und nicht länger in Uznach. Dadurch entstehen schlanke Anschlüsse an die neue S2. Sicher ein Vorteil für die Relation Gasterland-March. In den Stunden, in welchen ein Glarner-sprinter verkehrt, entstehen Anschlüsse an die S2 mit einer Übergangszeit von 12 beziehungsweise 13 Minuten. Die Umsteigezeit von der S2 zum Taktregionalzug und umgekehrt, gemäss aktuellem Fahrplan, beläuft sich auf 26 beziehungsweise 27 Minuten.

### WEITER NACH UNTERTERZEN

Gemäss aktuellem Fahrplan fährt die S2 mit sechs Kurspaaren an Winterwochenenden zwecks Erschliessung des Skigebietes Flumserberg von Ziegelbrücke weiter ohne Halt bis Unterterzen. Das ist mit vernünftigen Kosten möglich, weil die Stillstandzeiten der S2 in Ziegelbrücke ausgenutzt werden können. Der Erhalt dieser beliebten Verbindungen ist aber ohne grössere Kostensteigerungen nur möglich, solange der Halbstundentakt der S2 nicht auch am Wochenende bestellt wird und somit Stillstandzeiten ausgenutzt werden können.

Immer wieder werden Wünsche laut, die S2 nach Glarus zu verlängern, was auch innerhalb von Pro Bahn Sektion Ostschweiz heftig diskutiert wurde. Sinnvoll wäre aber eine Führung bis nach Schwanden. Dagegen spricht, gemäss aktuellem Fahrplan, dass die Stillstandzeiten der S2 in Ziegelbrücke nur eine Führung bis Glarus mit Kurzwende zulassen. Die Anlagen der meisten Glarnerbahnhöfe sind für den fahrplanmässigen Betrieb mit Doppelstockzügen

nicht eingerichtet. Deshalb hatte sich der Kanton Glarus entschieden, die Zwischenzüge mit einer dreiteiligen alten RBe-4/4-Pendelzugkomposition zu führen. So konnte auch Schwanden ohne Kostensteigerung bedient werden. Mit der Einführung des Glarner-sprinters wurden diese Züge allerdings wieder aus dem Fahrplan gestrichen. Diejenigen, welche nicht durch einen Sprinter ersetzt werden konnten, wurden durch Schnellbusse zwischen Ziegelbrücke und Glarus ersetzt. Mit der Einführung des Halbstundentaktes nach Ziegelbrücke fallen dort die Standzeiten weg und somit ist eine Weiterführung der Züge über Ziegelbrücke hinaus nur mit zusätzlichen Kompositionen und hohen Kosten möglich, welche Glarus nicht allein zu tragen vermag. Bei den offiziellen Stellen ist eine Verlängerung der S2 über Ziegelbrücke hinaus ins Glarnerland nun endgültig vom Tisch.

### ANSCHLUSS OPTIMIEREN

Die Kantone bemühen sich darum, die Anschlussverhältnisse der S2 in Ziegelbrücke mittelfristig zu optimieren, ohne jedoch die S2 über Ziegelbrücke hinaus zu verlängern. Interessierte Organisationen, auch Pro Bahn Sektion Ostschweiz, werden im Rahmen der ordentlichen Fahrplanverfahren dazu Stellung nehmen können. Für Glarus bleibt die stündliche Führung des Sprinters eine längerfristige wichtige Option und ist im Verkehrsrichtplan enthalten. Glarus ist bestrebt, die stündliche Führung des Glarner-sprinters möglichst rasch umzusetzen.

Hans Schärer



Bild: DB

## Katzenberg: Alles nach Plan

Bereits jetzt sind die beiden parallelen Tunnelröhren durch den Katzenberg zu drei Vierteln ausgebrochen; sie werden nach Fertigstellung 9,4 Kilometer lang sein. Der Katzenbergtunnel ist Teil des Vierspur-ausbaus der Rheintalstrecke der Deutschen Bahn von Karlsruhe nach Basel. Er soll ab 2011 dem Bahnbetrieb dienen, er verkürzt die Strecke im Vergleich zur bisherigen Linie und erlaubt massiv höhere Geschwindigkeiten. **wr**

## S-Bahn Obersee in Planung

Der Kanton Schwyz, die SBB, die Südostbahn und der Zürcher Verkehrsverbund prüfen eine S-Bahn-Obersee. Die Achse Rütli-Jona-Rapperswil-Pfäffikon SZ soll gestärkt werden. Weiter werden Verlängerungen der S-Bahn Zürich über Rapperswil und Pfäffikon hinaus geprüft. Bessere Verbindungen sind auch aus dem Raum Zürcher Oberland/Winterthur zu den Erholungsgebieten Toggenburg/Einsiedeln/Walensee anzustreben. Werden die Projekte umgesetzt, so soll dies zwischen 2010 und 2016 geschehen. **HS**

## Noch immer aktuell: Für Güter die Bahn

Dieser Slogan mag abgedroschen klingen, er hat aber nach wie vor Gültigkeit – allerdings wird ihm noch (zu) wenig nachgelebt, wobei die Bahn selbst das Umladen der Güter auf die Schiene nicht immer erleichtert.

Die SBB wollen erreichen, dass ein Optimum der Transporte von den Seehäfen per Bahn in die Schweiz gelangt. Ein zentraler Umschlagplatz dazu ist der Rangierbahnhof Limmattal und dort ist eine Umladeanlage – der Gateway Limmattal – geplant. Dagegen ist aus Bevölkerungskreisen heftige Opposition erwachsen, denn jene Gegend ist tatsächlich durch die Autobahn, den Rangierbahnhof und die vierspurige Eisenbahnlinie nach Basel und Bern bereits sehr stark belastet. Auf der andern Seite muss der Umlad der Container an einer zentralen Stelle erfolgen, von wo aus die Sendungen in die ganze Schweiz verteilt werden können.

Die Bevölkerung befürchtet mehr Lastwagenfahrten, was ihre Opposition gegen dieses Projekt erklärt. Ein Umsteigeterminal für Schiffcontainers, welche mit langen Güterzügen direkt von den

**80 Prozent der ankommenden Güter müssen per Bahn weiterpediert werden.**

Meerhäfen in die Schweiz gebracht werden, macht aber nur Sinn, wenn die Behälter in der Schweiz nicht auf Lastwagen umgeladen, sondern primär auf Bahnwagen werden,

die das dichte Netz von Anschlussgleisen in der Schweiz bedienen.

In der Verkehrsplandebatte des Zürcher Kantonsrats war Gateway Limmattal ein zentrales Thema. Die Umladestelle wurde in den Verkehrsplan aufgenommen, allerdings mit der klaren Erwartung, dass 80 Prozent der ankommenden Güter per Bahn weiterspediert werden, hier ist SBB Cargo gefordert. Auch wurde darauf hingewiesen, dass der Gateway auf dem bestehenden Gelände des Rangierbahnhofs Limmattal zu realisieren sei und dass seitens der SBB alles daran gesetzt werde, die Immissionen in Grenzen zu halten.

Dieser Meinung schliesst sich Pro Bahn Schweiz an – die Immissionen sollen so weit als möglich reduziert werden und Lösungen in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung gesucht werden. Allerdings ist auch umgekehrt zu fordern, dass die betroffenen Behörden den Weg zur Zusammenarbeit und nicht jenen der Fundamentalopposition wählen.

Dank der Realisation von Gateway Limmattal bekommt der Slogan «für Güter die Bahn» noch mehr Gewicht. Wichtig ist, dass die realen Gewichte, eben die Sendungen, so bald als möglich und noch mehr mit der Bahn transportiert werden. Kurt Schreiber

## Der Doppelstockzug wurde auf einer Steilstrecke getestet

Der Test auf einer Steilstrecke der Südostbahn zeigt: Die für den Zürcher Verkehrsverbund konzipierten Doppelstockzüge von Siemens können auch auf anderen Schienennetzen eingesetzt werden.

Um nachzuweisen, dass der neue für die Zürcher S-Bahn gebaute Doppelstockzug auch auf topografisch schwierigeren Strecken eingesetzt werden kann, führte Siemens im März Testfahrten auf der Strecke Rapperswil–Biberbrugg durch. Um die Vollbesetzung auf der Strecke der Südostbahn zu simulieren,

wurden die Wagen mit Sandsäcken belastet.

### STEIGUNG KEIN PROBLEM

Anfahrten auf der Rampe mit einer Steigung von 50 Promille meisterte die Komposition auch in der Kurve problemlos. Eine Anfahrt, bei der ein Motor ausgeschaltet war, wurde mit den restlichen 75 Prozent der Leistung komfortabel durchgeführt. Die Auswertungen zeigen, dass die für das Netz des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) konzipierten Züge, die zurzeit von Siemens geliefert werden, auch auf anderen Schienennetzen eingesetzt werden können.

Diese Doppelstock-Triebzüge (Höchstgeschwindigkeit 140 km/h) weisen 378 Sitzplätze auf, wovon 74 in der

1. Klasse. Die Züge sind vollklimatisiert. Breite Türen und ein eigens entwickelter Schiebetritt ermöglichen ein zügiges Ein- und Aussteigen auch für Behinderte. Gegenwärtig verkehren die ersten ausgelieferten Züge auf der S7 (zwei Zugspare auch auf der S15). Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 sollen alle 35 Kompositionen der ersten Tranche und bis Ende 2009 alle 60 bestellten Doppelstock-Triebzüge in Betrieb sein.

### AUF S2 VERSCHOBEN

Seit Mitte Juni werden auch die restlichen Züge der S7 mit den neuen Doppelstock-Triebzügen geführt. Die frei werdenden Doppelstockzüge werden auf die S2 verschoben. Ab Ende August werden vor-

aussichtlich acht Doppelstock-Triebzüge auf der S15 eingesetzt, sie werden dort einen Teil der alten RBe-Pendel ablösen.

### AB 2008 AUF DER S15

Ab Dezember werden Doppelstock-Triebzüge vorübergehend auf der S14 eingesetzt, um Doppelstock-Pendelzüge für die Verlängerung der S8 nach Weinfelden und notwendige Zugverstärkungen zu gewinnen.

Ab dem Frühjahr 2008 wird die ganze S15 mit Doppelstock-Triebzügen angeboten, anschliessend erfolgt gegen Ende 2008 die Ausrüstung der S8 mit Doppelstock-Triebzügen, womit Doppelstock-Pendelzüge für die S16 frei werden. Gerhard Bohli



Bild: Siemens

Um Vollbesetzung zu simulieren, wurden Sandsäcke geladen.



## Mit Cisalpino Norditalien entdecken

Täglich fährt ein Neigezug von Zürich über Mailand und Mestre nach Triest. Wer die Reise unterbrechen möchte, dem sei ein Halt in Padua empfohlen.

Mit dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006 hat die Cisalpino AG ihr Angebot um eine tägliche Direktverbindung zwischen der Schweiz und Triest erweitert. Die tägliche Neigezug-Direktverbindung fährt ab Zürich um 13.09 Uhr nach Mailand, nach kurzem Aufenthalt durch die Po-Ebene über Venedig Mestre nach Triest mit Ankunft um 21.30 Uhr. Die Rückreise erfolgt um 06.30 Uhr über Mailand mit Ankunft in Zürich um 14.51 Uhr.

Diese neue Direktverbindung wurde ermöglicht durch den Wegfall der Cisalpino-Verbindung von Zürich nach Stuttgart, welche seit dem Fahrplanwechsel von der Deutschen Bahn AG mit ihren eigenen ICE betrieben wird.

### DER HAFEN VON TRIEST

Bei einem Besuch präsentiert sich Triest als Schmelztiegel der Kulturen und als elegante Hafenmetropole, wo das Leben pulsiert. Unter österreichischem Einfluss entstanden

hier gemütliche Kaffeehäuser nach K.-u.-K.-Tradition und eine der traditionsreichsten Kaffeeröstereien ist bis auf den heutigen Tag in der Hafenstadt ansässig. Beim Spaziergang durch die historische Altstadt oder beim Flanieren entlang der Mole mit Blick auf das Meer lässt sich das besondere Flair der Stadt am besten erfassen.

### DER EINFLUSS ÖSTERREICHS

Vielleicht nicht die schnellste, sicher aber die romantischste Art, den Triester Karst von der Stadt Triest aus zu erreichen, ist eine Fahrt mit der alten Zahnradbahn, die von der zentral gelegenen Piazza Oberdan den Hang von Scorcò hinauf bis zur Ortschaft Opicina führt. Dieser eisenbahntechnische Leckerbissen ist für alle Eisenbahnfreunde ein Muss und bietet dazu noch einen offenen Blick über die ganze Stadt und den Golf von Triest.

Viele Urlauber zieht es in die Umgebung von Triest, die

Region Friaul-Julisch Venetien. Hier findet man Berge, Voralpenland, lange flache Sandstrände oder weite Lagunenlandschaften, Friaul-Julisch Venetien könnte sich kaum abwechslungsreicher zeigen. Auch die Einflüsse der Nachbarländer Österreich und Slowenien werden hier sehr deutlich. Sie prägen Sprache, Architektur und nicht zuletzt die regionale Küche. So zeigt sich der Landstrich einerseits sehr italienisch geprägt, andererseits bleiben alpenländischer Charme und slawische Bodenständigkeit nicht zu verkennen.

### DER HALT IN PADUA

Wer die doch längere Reise Schweiz-Triest einmal unterbrechen möchte, dem ist als Zwischenstopp für einen Tag Padua sehr zu empfehlen. Mit seinem umfangreichen Kunst- und Kulturerbe zählt Padua zu den wichtigsten Kunststädten Italiens. Die Stadt wird von ihren Bewohnern auch liebevoll als die «Stadt des Heiligen», des heiligen Antonius, bezeichnet. Die Basilika, die kurz nach seinem Tod errichtet wurde, birgt zahlreiche Kunstschätze, die sich im Lauf der Jahrhunderte dort angesammelt haben. Jährlich kommen Tausende von Pilgern aus aller Welt hierher, um den Heiligen zu verehren. Die Stadt lernt man am besten kennen und lieben, indem man durch die Gassen der Altstadt spaziert und Halt in einem der berühmten Caffè macht.

Edith Dutler

Die Cisalpino-Reise-Angebote können auf [www.cisalpino.com](http://www.cisalpino.com) unter der Rubrik «Topangebote» eingesehen werden. Clubmitglieder können dabei Punkte für Gratisreisen sammeln.



Bild: DSB

## Diesel-ICE der DB reaktiviert

Die 19 Einheiten zählende Diesel-ICE-Flotte der Baureihe 605, welche ja auch ein kurzes Gastspiel auf der Strecke München-Zürich gegeben hat, war von der Deutschen Bahn aus Rentabilitätsgründen aus dem Verkehr gezogen worden, wurde monatelang abgestellt und wartete in Nürnberg auf bessere Zeiten, das heisst einen Verkauf ins Ausland. Dieser ist zwar nicht zustande gekommen, doch jetzt haben die Dänischen Staatsbahnen (DSB) diese Züge für Eurocity-Verkehr auf den Strecken Kopenhagen-Hamburg-Berlin sowie von Arhus-Hamburg-Berlin vorgesehen. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2007 sollen die deutschen ICE ältere IC3-Züge der DSB ablösen. Die DSB erhofft sich durch den Einsatz der komfortablen Züge eine deutliche Verbesserung des internationalen Verkehrs mit einem Anstieg der Reisenden um 30 Prozent.

Der Einsatz dieser deutschen Züge nach Dänemark liegt eigentlich auf der Hand. Es fragt sich einfach, wieso es bei der Verwirklichung von Verbesserungen im internationalen Fernverkehr immer so lange dauert, bis diese endlich einmal realisiert werden.

Edwin Dutler



Bild: Edith Dutler

Die Zahnradbahn von Triest führt durch die Altstadt den Hang hinauf bis nach Opicina.

# Der Strassen- und der Flugverkehr sind zu billig

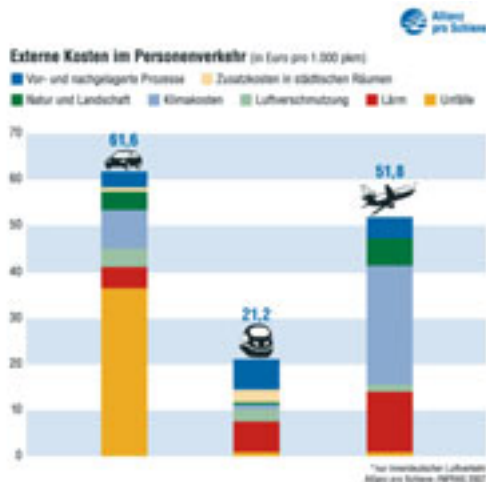
Die Allianz pro Schiene stellt eine Studie zu den Folgekosten des Verkehrs vor. Ihre Kernaussage: Die Gesellschaft fördert den Strassenverkehr, ohne es zu wissen.



Rund 80,4 Milliarden Euro sogenannter externer Kosten entstehen jährlich durch den Verkehr in Deutschland. Das ist das Ergebnis einer neuen Studie zu den Folgekosten des Verkehrs in Deutschland, die die Allianz pro Schiene vorgestellt hat. Der Löwenanteil dieser Kosten entsteht durch Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung und den Klimawandel. Diese Folgekosten gehen jedoch nicht zulasten der Verursacher, sondern werden über Steuern und Krankenkassenbeiträge weitergegeben sowie kommenden Generatio-

nen aufgebürdet. Auto- und Lastwagenfahrer wälzen auf diese Weise jährlich 77 Milliarden Euro auf die gesamte Bevölkerung ab. In ihrer Studie berücksichtigen die Wissenschaftler auch die tatsächliche Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel und kommen zu folgendem Ergebnis: Im Güterverkehr verursacht die Schiene nur ein Viertel der Kosten, die für den gleichen Gütertransport auf der Strasse anfallen. Pro Person und Kilometer verursacht der Pkw dreimal mehr Unfall- und Umweltkosten als die Bahn.

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz der verschiedenen Verkehrsträger unterscheidet sich beträchtlich. Bahnfahrer reisen mit durchschnittlich rund 75 Gramm CO<sub>2</sub> pro Person und gefahrenem Kilometer deutlich nachhaltiger als Pkw- und Flugreisende. Autofahrer verursachen pro Personenkilometer fast doppelt so viel CO<sub>2</sub>. Eine Flugreise ist gegenüber der Fahrt mit der Bahn sogar fünfmal klimaschädlicher, da das in grosser Höhe ausgestossene CO<sub>2</sub> besonders schädlich auf das Klima wirkt. **Allianz pro Schiene, siehe auch Seite 3**



Bei den Autos sind es vor allem die Unfälle, bei den Flugzeugen die Klimabelastungen, welche zu hohen externen Kosten führen.

## Ab CHF 242.-\*



Biennale Venedig

### Topangebot von Cisalpino

**\*Das Biennale-Angebot umfasst:**

- Hin- und Rückfahrt in 2. Klasse (Basis Halbtax-Abonnement) für alle direkten Cisalpino-Verbindungen von der Schweiz nach Venedig
- 1 Nacht im Doppelzimmer Hotel Villa Rosa mit Frühstück (Touristenklasse)
- Tageskarte für die Biennale

Gültig vom 10.6. bis 21.11.2007

Zuschlag von CHF 23.- bei Reiseantritt zwischen dem 10.6. bis 1.7.2007 und 31.8. bis 21.11.2007.

Reservierungen sowie weitere Informationen erhalten Sie an den Bahnschaltern und in Ihrem Reisebüro.

## BIENNALE VENEZIA

Die zentrale Ausstellung der diesjährigen Biennale unter der künstlerischen Leitung von Robert Storr findet in den Räumen der Artiglierie des Arsenal und im Italienischen Pavillon in den Giardini von Venedig statt. Die 52. Internationale Kunstausstellung steht unter dem Motto «Denke mit den Sinnen – Fühle mit dem Verstand» und zeigt Arbeiten von etwa 100 überwiegend aus Afrika, Asien und Lateinamerika stammenden Künstlerinnen, Künstlern und Gruppen.

Weitere Informationen unter [www.labiennale.org](http://www.labiennale.org).



Cisalpino-Flotte

Mit Cisalpino spüren Sie das italienische Lebensgefühl bereits während der Anreise: Entspannen Sie sich in eleganter und charmanter Ambiente und geniessen Sie die mediterrane Küche.



[www.cisalpino.com](http://www.cisalpino.com)





Mit 575 Kilometer pro Stunde rast der Spezial-TGV durch die Champagne und bricht damit den Weltrekord für Schienenfahrzeuge.

Bild: Sylvain Meillasson

## Mit Tempo 320 Frankreichs Hauptstadt entgegen

Seit dem 10. Juni ist Paris nur noch einen Katzensprung von Basel entfernt – eine neue Ära des Reisens hat begonnen. Dank der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke verkürzt sich die Reisezeit zwischen Basel und Paris um 90 Minuten. Die 52 neuen TGV wurden komplett neu gestaltet.

Es waren die Regionen Champagne-Ardenne, Lothringen und Elsass gewesen, die vehement eine schnelle Direktverbindung nach Paris gefordert hatten. So wurde in der Rekordzeit von nur fünf Jahren mit bis zu 4000 Arbeitern die 1. Etappe der Ligne à grande vitesse Est européenne, kurz LGV Est européenne, gebaut. Das Kernstück dieser Verbindung ist eine Hochgeschwindigkeitsstrecke von 300 Kilometern zwischen Vaires-sur-Marne und Baudrecourt. 338 Viadukte respektive Brücken mussten erstellt werden, jedoch lediglich drei Bahnhöfe wurden an dieser grössten-teils schnurgeraden Neubau-strecke gebaut: Lorraine, Meuse und Champagne-Ardenne, das nur fünf Kilometer von Reims entfernt ist. Nach einem Regierungswechsel in der Region Lothringen wurde

den Wählern ein weiterer Bahnhof versprochen, dieser Bahnhof in der Ortschaft Vandières wird voraussichtlich im Jahre 2011 in Betrieb genommen. Eine zweite Bauetappe von 106 Kilometern zwischen Baudrecourt und Vendenheim ist beschlossen und wird eine zusätzliche Fahrzeitverkürzung bringen. Auf diesem Abschnitt müssen die Vogesen mit einem vier Kilometer langen Tunnel unterquert werden, er soll 2014 eröffnet werden.

### DER WELTREKORD

Vor Einführung des fahrplanmässigen Betriebes wurde im April auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke in der Champagne mit einem speziell umgebauten TGV «V150» und dank einer auf 31 000 Volt erhöhten Stromspan-

nung ein neuer Weltrekord für Schienenfahrzeuge von 575 Stundenkilometer erzielt. Der Spezial-TGV für den Rekordversuch bestand aus zwei Lokomotiven und drei doppelstöckigen Waggons und hatte grössere Räder als die im normalen Betrieb eingesetzten.

### DIE VERBINDUNGEN

Die normale Reisegeschwindigkeit auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke beträgt aber «nur» 320 Stundenkilometer. Diese Geschwindigkeit ist in Europa die höchste, welche im normalen Betriebsalltag gefahren wird, und kann ohne bauliche Massnahmen bis auf Tempo 350 erhöht werden. Die Fahrzeit zwischen Zürich/Basel und Paris verkürzt sich deshalb um mehr als eineinhalb Stunden. Neu wird Pa-

ris ab Zürich in viereinhalb Stunden erreicht, die Reisezeit wird also um 90 Minuten verkürzt, ab Basel benötigt der Reisende gerade nur dreieinhalb Stunden. Der TGV-Bahnhof in Paris für die Züge des TGV Est européenne ist der renovierte und sehr zentral gelegene Bahnhof Paris-Est, in Gehdistanz davon befindet sich Paris-Nord, in dem die Eurostar-Züge in Richtung London sowie die Thalys-Verbindungen in Richtung Bruxelles, Köln und Amsterdam abfahren. Auch viele Hotelunterkünfte und Sehenswürdigkeiten befinden sich in der Nähe.

### DER ICE

Aber nicht nur die Schweiz profitiert von schnellen Verbindungen in Frankreichs

Fortsetzung auf Seite 18





Bild: TEE-Classics

## Als der TEE nach Paris fuhr

Vor 50 Jahren verkehrten auf der Strecke Zürich–Basel–Paris imposante Triebzüge. Ihr unverwechselbarer Sound weckte Reisefieber nach der grossen weiten Welt. Es war die Zeit, in der Europa wieder aufgebaut wurde und grenzüberschreitende Geschäftsbeziehungen aufgenommen wurden. Und wer es sich leisten konnte, reiste mit dem damaligen Luxuszug, der nur die 1. Klasse und natürlich einen Speisewagen führte. Der Zug hatte den heute noch klingenden Namen Trans-Europ-Express, kurz TEE. Nach dem Rückzug der TEE-Züge wurden alle Direktverbindungen auf dieser Strecke gestrichen, die fünf Züge ab Basel waren mehr Lückenfüller als Erlebnisfahrten wie damals mit dem TEE, den Speisewagen hatten die SNCF in der Zwischenzeit ersatzlos abgeschafft.

Nachdem die TGV-Verbindung Paris–Bern nach Zürich verlängert worden war, hatte die Limmatstadt zwar wieder eine, später dann zwei Direktverbindungen in den Pariser Bahnhof Gare du Lyon, die Reisezeit über Bern, Neuenburg und den Jura war aber gegenüber dem Flugzeug zeitlich nicht besonders attraktiv. DUT

Fortsetzung von Seite 17

Hauptstadt, mit dem TGV Est européenne werden auch die Städte Luxemburg, Frankfurt, Stuttgart und München direkt mit Paris verbunden. Dabei werden bei der Verbindung Frankfurt–Paris neben TGV erstmals auch ICE auf einer französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke eingesetzt.

### DER DREHPUNKT

Strasbourg ist beim TGV Est européenne Dreh- und Angelpunkt. Neben den TGV-Verbindungen ist Strasbourg praktisch im Stundentakt ab Basel erreichbar. Und damit besteht die Möglichkeit, ab Strasbourg innerfranzösische TGV zu benützen, welche Paris umfahren und direkt die Städte Bordeaux, Nantes, Rennes und Lille bedienen. Reisende, welche das Umsteigen und «Bahnhofwechseln» in Paris nicht schätzen, werden sicher mit Freude ein solches Angebot annehmen. Zusätzlich gibt es ab Strasbourg Direktverbindungen zum Flughafenbahnhof Charles de Gaulle in Paris. Strasbourg soll der europäische Hochgeschwindigkeitsknoten mitten in Europa werden. Air France hat deshalb ab Juni 2007 alle Flüge zwischen Paris und Strasbourg eingestellt.

Täglich werden bis zu vier Direktverbindungen Basel–Paris angeboten, wovon ab Juni zwei Züge ab Zürich verkehren, ab Dezember sind es drei Verbindungen. Die Züge werden von Lyria, einer gemeinsamen Tochtergesellschaft der SNCF und der SBB, betrieben. In der Wintersaison wird jeweils am Samstag eine TGV-Verbindung von Zürich bis Chur verlängert.

### DIE ZÜGE

Die 52 neuen TGV-Züge wurden von Christian Lacroix komplett neu gestaltet und bieten den Reisenden Verbesserungen und ein neues Reisegefühl. So gibt es verstellbare Sessel mit Kopf- und Fussstützen und in der 1. Klasse Leselampen und Steckdosen, auf Wunsch werden warme Mahlzeiten am Sitzplatz serviert sowie Taxibuchungen in Paris vorgenommen. Das für Reisende mit Kindern konzipierte Familienabteil in der 2. Klasse besticht mit Spielbrettern, auch ein spezielles Veloabteil ist vorhanden. In der 2. Klasse ermöglicht eine Büroecke mit Stromanschluss das Arbeiten im Zug. Als Neuheit kann bei der Reservation gewünscht werden, dass sich der Sitz in Fahrrichtung befindet.

Es muss ja nicht immer Paris sein, wer einfach einmal im

neuen TGV «schnuppern» möchte, dem empfiehlt sich eine Fahrt nach Strasbourg. Dann erlebt man zwar nicht das Gefühl auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke, doch Strasbourg hat touristisch viel zu bieten. Für die neue TGV-Linie wurde der Bahnhof umgebaut. Das Herz von Strasbourg, die Place Kléber, die modernen Bauten und Sehenswürdigkeiten und das EU-Parlament sind einen Besuch wert. Und für die Strasbourg ist weder Deutsch noch Französisch ein Problem, fast alle verstehen unsere Sprache. Die Küchenkunst in den Feinschmeckerlokalen ist einzigartig. Und mit den neuen Tramlinien ist die Bewegungsfreiheit in der Innenstadt kein Problem.

### DER FAHRPLAN

Bevor man jedoch eine Reise nach Strasbourg oder Paris unternimmt, gilt es, die Eigenheiten der französischen Bahnen zu berücksichtigen: Zwar fahren die Züge regelmässig, jedoch mit Minutenabweichungen je nach Wochentag. Insbesondere am Wochenende gibt es Abweichungen. Ein konstanter Taktfahrplan nach Schweizer Art ist in Frankreich noch nicht eingeführt, man arbeitet jedoch daran.

Edwin Dutler

10. Juni bis 8. Dez 07	Täglich	Montag–Samstag*	Täglich	Täglich
Zürich ab	07.02 Uhr		14.02 Uhr	
Basel ab	08.04 Uhr	10.55 Uhr	15.04 Uhr	19.04 Uhr
Strasbourg an	09.10 Uhr	12.10 Uhr	16.10 Uhr	20.07 Uhr
Paris-Est an	11.34 Uhr	14.34 Uhr	18.34 Uhr	22.34 Uhr

10. Juni bis 8. Dez 07	Montag–Freitag	Samstag	Täglich*	Täglich*	Montag–Freitag, Sonntag	Samstag
Paris-Est ab	06.24 Uhr	06.54 Uhr	08.24 Uhr	12.24 Uhr	17.54 Uhr	19.24 Uhr
Strasbourg ab	08.47 Uhr	09.17 Uhr	10.47 Uhr	14.47 Uhr	20.15 Uhr	21.47 Uhr
Basel an	09.55 Uhr	10.24 Uhr	11.50 Uhr	15.50 Uhr	21.14 Uhr	22.54 Uhr
Zürich an			12.58 Uhr		22.28 Uhr	23.56 Uhr

\* verkehrt an einzelnen Wochentagen bis 10 Minuten früher oder später

## Securitrans an der Versammlung in Bern

Bis zu 250 Securitrans-Mitarbeiter sind täglich für die Sicherheit der Fahrgäste unterwegs.



Securitrans, die Bahnpolizei der SBB.

Anlässlich der Mitgliederversammlung der Pro Bahn Sektion Espace Mittelland vom 16. März in Bern informierte der Leiter von Securitrans, Jörg Stocker, über sein Unternehmen. Die Firma Securitrans ist zu 51 Prozent im Aktienbesitz der SBB und zu 49 Prozent der Securitas. Bei ihren Vertragspartnern (SBB, ZVV, BLS, RhB, RBS, ZB, SZU, Thurbo ...) übernimmt Securitrans Sicherheitsaufgaben in folgenden Bereichen:

**Bahnpolizei:** Schweizweit sind je nach Tageszeit 128 bis 250 Personen in den Transportmitteln und öffentlichen Anlagen der Vertragspartner unterwegs. Sie schreiten ein bei Belästigungen, Aggressionen, Sachbeschädigungen und ganz allgemein bei Gesetzes- und Vorschriftenübertre-

tungen. Zudem stehen sie den Bahnkunden vor Ort zur Seite.

**Objektschutz:** In diesem Bereich haben die Patrouillen keine polizeilichen Befugnisse, können aber Polizei oder Bahnpolizei beiziehen. Zu den Aufgaben gehört auch die Auswertung der Videoüberwachung.

**Baustellensicherung:** 12 bis 125 Personen sind als Sicherheitswächter im Einsatz.

Die Einsatzzentrale für die ganze Schweiz befindet sich in Olten. Die Einsatzgebiete sind aufgeteilt in Ost, Mitte, West und Tessin. Der Firmensitz befindet sich in Bern. Die Ausbildungskosten für Bahnpolizisten betragen 40 000 bis 50 000 Franken. Die Nachfrage nach Sicherheitsleistungen im ÖV ist im Steigen begriffen. **Hans Rothen, Peter Schläppi**



Bild: SBB

### Sektion Zentralschweiz

Am 3. April fand gemeinsam mit je einem Vertreter der VBL, SBB, Vif und Zweckverband ÖVL eine Begehung des Bahnhofplatzes Luzern statt. An dieser Stelle danken wir allen ganz herzlich. Der Anlass hatte zum Ziel, die Istsituation der Fahrgastführung und Busperronzuteilung zu analysieren, mögliche Schwachstellen aufzuzeigen und Gegenmassnahmen zu diskutieren. Dass dringender Handlungsbedarf besteht, davon konnten sich alle Teilnehmenden schnell überzeugen. Erste Optimierungen sollen schon auf den nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2007 realisiert werden. **kb**

### Bahnhof Hergiswil NW

Der gefährliche und viel zu enge Treppenzugang zu den Gleisen 2 und 3 wurde endlich behoben. Ein Lift ermöglicht nun einen mühelosen Zutritt zum Perron. Die gefährliche steile Rampe auf der Treppe wurde wieder entfernt. Pro Bahn Sektion Zentralschweiz dankt den Verantwortlichen für die gute Lösung. **kb**

### Das Bahnpolizeigesetz soll abgelöst werden

Das Bahnpolizeigesetz stammt aus dem Jahr 1878 und soll durch das Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen abgelöst werden. Die Revision befindet sich in der politischen Entscheidungsphase. Gemäss Angaben von Bundesrat Moritz Leuenberger konnten bisher nur die SBB von der Bahnpolizei profitieren. Mit der neuen Vorlage wird der Geltungsbereich auf alle Transportunternehmen ausgedehnt. Die Transportunternehmen können den Sicherheitsdienst mit Bewilligung des BAV einer privaten Organisation übertragen. Sie bleiben aber für die ordnungsgemässe Erfüllung der übertragenen Aufgaben verantwortlich. «Diese Bestimmung bezweckt primär, für die heute bestehende Securitrans eine klare Rechtsgrundlage zu schaffen», so Leuenberger in der Fragestunde des Parlaments. **bw**

### Mitgliederversammlung Zentralschweiz

Die Mitgliederversammlung der Sektion Zentralschweiz fand am 13. März im Hotel Flora in Luzern statt. Es waren 10 Mitglieder anwesend. Neben den üblichen Traktanden wurde einstimmig eine Resolution zuhanden des Zentralvorstandes und der Dele-

giertenversammlung vom 21. 4. 2007 verabschiedet. Mit der Resolution fordert unsere Sektion von Pro Bahn Schweiz, gegenüber den ÖV-Transportunternehmungen eine klare Position im Interesse der Kunden des öffentlichen Verkehrs zu vertreten.

Im Anschluss an die Versammlung wurden wir von einem Mitglied, das nicht genannt werden will, zu einem Apéro eingeladen. Herzlichen Dank.

**Karin Blättler**

Nächste Mitgliederversammlung: Dienstag, 11. März 2008

## Sektion Zürich auf der Werft Wollishofen

Bereits im Januar bekam die Sektion Zürich das Schiff zu Gesicht, das später einen kleinen Schiffbruch erleiden sollte ...

25 Mitglieder der Sektion Zürich und einige Gäste besuchten im Januar die Werft Wollishofen. Nach einem informativen Film führte Kapitän Pe-

ter Frei durch die Anlagen der Werft. Besonders spannend: Auf dem Trockendock stand das neue Zürichseeschiff, welches bald den Stapellauf absolvieren sollte. Der Name war damals noch geheim, seither hat es unter dem Namen *Panta Rhei* nicht nur in den Medien hohe Wellen geworfen. Nur wenige Wochen in Betrieb, musste es wieder auf dem Trockenen bleiben, weil es zu schwer ist. Auf zwei Schiffen konnten die Maschinenräume besichtigt werden.

Kapitän Frei erklärte die heikle Bedienung der Maschinen des Raddampfers. Auch das Steuerhaus wurde erklärt. Während der Fahrt bis zur Halbinsel Au genossen die Teilnehmenden ein Fondue. Mit von der Partie Kapitän Frei, der während der Fahrt auch die Eingeweide dieses Schiffes samt Kommandobrücke zeigte. Besichtigung und Nachtessen mit Schifffahrt: eine gute Kombination, die allen Vereinen zu empfehlen ist.



Bild: Walter Lötscher

Die Sektion Zürich beim Besuch auf der Werft.

Walter Lötscher

## Versammlung in Zürich

Am 7. März 2007 trafen sich 34 Mitglieder zur Jahresversammlung der Sektion Zürich auf dem Üetliberg. Der Präsident, Adriano Diolaiuti, begrüßte die Teilnehmer. Aus seinem Jahresbericht erwähnte er besonders die regelmäßigen Gespräche mit SBB und ZVV, die Unterstützung der Initiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle», die Einführung der S15 und damit das Erreichen des Viertelstundentaktes vom Oberland nach Zürich und ins Knonauer Amt sowie das Wachstum unserer Sektion auf 446 Mitglieder. Die Rechnung, geführt von Gerhard Bohli, schliesst trotz Mehrausgaben für Veranstaltungen mit einem Gewinn von 532 Franken. Neu in den kleinen Vorstand wurden Walter Lötscher, Ruedi Lais und Theo Känzig gewählt. Max Burkhard schied altershalber aus dem Vorstand aus. Ihm wurde für seine Arbeit herzlich gedankt. Es ist vorgesehen, auch im laufenden Jahr wieder eine oder zwei Besichtigungen zu organisieren.

Vorschläge werden geprüft. Die neun uns zustehenden Sitze für die Delegiertenversammlung wurden vergeben. Unter dem Titel «Diverses» fand eine kleinere «Chropfleerete» statt, in der gerügt wurde, dass in den «höheren Etagen» der Bahnen zu wenig an die Bedürfnisse der Kunden gedacht werde. Zum Schluss wurde der diesjährige Fahrplan-Wettbewerb eröffnet. Als Sieger ging Bernardo Valsangiacomo hervor, der einen Reiseplan mit dem ÖV für zwei Tage vorlegte, an dem er 39 Seen deutlich erblicken konnte.

Im zweiten Teil des Abends berichtete Clemens Schöb, Direktor der Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn, über sein Unternehmen. Ausser dem Lob auf die steilste Adhäsionsbahn (79 Prozent) und der grössten Haltestellendichte (12 auf 14 Kilometer) erwähnte er vor allem die hohen Frequenzen. In den letzten 15 Jahren ist die Zahl der Passagiere von 1,5 auf 4,5 Millionen angestiegen.

Kurt Senn

## Kundenforum Zentralschweiz

Zum ersten Kundenforum vom 10. Januar hat Stephan Breuer, Regionalleiter der SBB Zentralschweiz, eingeladen. Das Ziel dieser neuen Einrichtung ist die kontinuierliche Verbesserung des Angebots der SBB im Sinne der Kunden. Zu diesem Zweck streben die SBB eine systematisierte Zusammenarbeit mit allen in der Zentralschweiz aktiven Interessenvertretern im öffentlichen Verkehr an. Als wichtige Player im öffentlichen Verkehr der Zentralschweiz möchten die SBB auf die Expertise der Verbände nicht verzichten.

Im ersten Kundenforum wurden gemeinsam Ziel und Zweck des Kundenforums, die zukünftige Zusammenarbeitsform sowie der Teilnehmerkreis festgelegt und Anregungen/Verbesserungsvorschläge aus den Verbänden diskutiert. Bereits im Mai hat das zweite Treffen stattgefunden. Pro Bahn Sektion Zentralschweiz dankt den SBB für ihr Engagement.

Karin Blättler

## Firmen und Gönner

Unterstützen auch Sie Pro Bahn Schweiz: Mit einem Gönnerbeitrag (mindestens 500 Franken) zeigen Firmenmitglieder, dass sie unsere Arbeit schätzen. Pro-Bahn-Firmenmitglieder inserieren im InfoForum zum Vorzugstarif. Auch folgende Gemeinden sind bei uns Mitglied: Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Frauenfeld, Läuflingen, Rafz, Rüti, Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.

gs graphic-studio gmbh  
network publishing





## Eine Aufgabe für Pro Bahn

Leserbrief

Aufgrund der Beispiele im InfoForum 01/07 (Ortsbus Buchs, Schifffahrt Bodensee), wonach nach der Neuvergabe von ÖV-Dienstleistungen die bisherige Anerkennung von Halbtax, Tageskarte und GA künftig wegfällt oder unsicher ist, lässt sich für Pro Bahn ein neues Betätigungsfeld der Einflussnahme ableiten: Pro

Bahn soll bei den ausschreibenden Behörden so Einfluss nehmen, dass diese bei Ausschreibungen die bisherige Anerkennung von Halbtax, Tageskarte und GA ins Pflichtenheft für die Bewerbung aufnehmen, sodass ein neuer Betreiber zur Anerkennung dieser Fahrausweise gezwungen ist.

François Jobin

## Pro Bahn fehlen Politiker

Leserbrief

Mit dem InfoForum leistet Pro Bahn Schweiz sehr gute Öffentlichkeitsarbeit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und nimmt oft zu wichtigen Brennpunkten Stellung. Lobenswert sind auch die Begleiten für jede Fahrplanperiode, welche durch das Ressort Fahrplan und die Sektionen erarbeitet werden.

Doch all die Fahrplanwünsche (zum Beispiel Halbstundentakt im Fernverkehr, Viertelstundentakt bei S-Bahnen in den Agglomerationen und so weiter) müssen schliesslich finanziert werden. Da wäre es wünschenswert, wenn Pro

Bahn den politischen Einfluss verstärken könnte, um bei den Finanzpolitikern und -politikerinnen etwas zu bewegen. Eine sehr schwierige Aufgabe, da Pro Bahn über keine eigenen Vertreter im Bundesparlament und in den meisten legislativen Behörden in den Kantonen verfügt.

Mein Appell richtet sich an alle Politiker und Politikerinnen, welche mit Interesse das InfoForum lesen und den öffentlichen Verkehr unterstützen möchten, eine Mitgliedschaft bei Pro Bahn Schweiz ins Auge zu fassen.

Hans Schärer, Niederurnen

### Ihre Meinung ist gefragt

Hat Sie etwas gefreut, geärgert? Schreiben Sie uns einen Leserbrief an Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich. pbs

**Basel** **3 Std. 30 Min.** **Paris**

**Zürich** **4 Std. 30 Min.** **Paris**

**AB 10. JUNI**

**Basel-Paris. Bis zu 4 mal täglich.**  
**Zürich-Paris. Bis zu 2 mal täglich.**  
[www.tgv-lyria.com](http://www.tgv-lyria.com)

**TGV**  
**lyria** und schon sind Sie in Paris

## Pro Bahn in der Presse – eine Rückschau

Seit Anfang Jahr ist Pro Bahn einige Male in der Presse zitiert worden. Hier eine Auswahl von Zeitungsausschnitten, in denen der Verein erwähnt wird. Lokalblätter und Leserbriefe konnten bei dieser Auslese nicht berücksichtigt werden.

«Basellandschaftliche Zeitung» vom 24. 4. 2007: «Der Spezialfall Dreiländereck»:

Der Bahnverkehr in der Region Nordwestschweiz sieht sich aufgrund des Zusammenstreffens dreier Länder mit besonderen Herausforderungen konfrontiert. Um sich mit diesen auseinanderzusetzen, hat die Sektion Nordwestschweiz des Vereins **Pro Bahn** Schweiz am Samstag in Riehen zu einem Forum geladen. Dass diese Veranstaltung gerade im «nordwestlichsten Zipfel der Schweiz», wie Gemeindepräsident Willi Fischer Riehen nannte, stattfand, hatte einen Grund: die spezielle Lage Riehens innerhalb der Region als

Grenzort und die aktuellen Neuerungen in der Gemeinde im Zusammenhang mit der S-Bahn-Linie S6. (...)

«Basler Zeitung» vom 10. 2. 2007: «Nur das «Läufelfingerli» fädelt sich ins Nadelöhr von Olten ein»:

(...) Doch selbst ein drittes Gleis würde den Anachronismus «Nadelöhr Bahnhof Olten» nicht aus der Welt schaffen. Darum präsentiert nun **Pro Bahn** Nordwestschweiz eine «Lösung des armen Mannes», wie sich Vizepräsident Heinrich Estermann gegenüber der BAZ ausdrückt. Eigentlich, so Estermann, müssten für die zunehmende Zahl von Nonstop-Zügen und Güterzügen neue Umfahrgleise zur Entlastung des Bahnhofs Olten gebaut werden. Doch der Verein «Pro Bahn», der sich als Interessenvertreter für Bahn-, Bus- und Trambuskunden versteht, präsentiert einen Lösungsansatz, der einen möglichst optimalen Einsatz der bestehenden Ressourcen postuliert. Fahrplan-Planer Estermann hat darum die Strukturprobleme des Bahnhofs Olten studiert. (...)

«Tages-Anzeiger» vom 9. 3. 2007: «Halbstundentakt für alle» ist lanciert:

Ab heute sammelt ein überparteiliches Komitee Unterschriften für die kantonale Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle». Künftig sollen auf den Linien S5 Oberglatt-Bülach, S6 Regensdorf-Otelfingen, S26 Bauma-Rüti, S29 Seuzach-Stammheim und S41 Eglisau-Zweidlen zwei Züge pro Stunde verkehren.

(...) Unterstützung erhält das Komitee, dem vorwiegend Kantonsräte aus dem Bezirk Hinwil angehören, von den Grünen, den Grünliberalen und der SP. Zudem von Verbänden wie dem VCS und **Pro Bahn** Schweiz.

«Tages-Anzeiger» vom 20. 4. 2007: «Ein Heim für die Familie»:

(...) Die wichtigsten Webseiten zur Vorabklärung in Sachen Familienfreundlichkeit: (...) [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) Infos zu Linien des öffentlichen Verkehrs, die von Stilllegung bedroht sind. (...)

«Tages-Anzeiger» vom 4. 4. 2007: «Das Interrail wird deutlich teurer»:

(...) Nun führen die 30 beteiligten Bahnen ein «aufgeräumtes, verbessertes Produktsortiment» ein, wie es in einer Medienmitteilung heisst. Beim Original, das einen Monat lang freie Fahrt in ganz Europa und auf den Fähren zwischen Italien und Griechenland ermöglicht, heisst das allerdings: höherer Preis für ein geringeres Angebot. Marokko ist nicht mehr im Verbund, dennoch zahlen Jugendliche bis 26 Jahre neu mit 623 statt 597 Franken 4,2 Prozent mehr. Bei Kindern und Erwachsenen ist der Aufschlag gar mehr als doppelt so hoch. (...) Edwin Dutler, Präsident der Passagiervereinigung **Pro Bahn** Schweiz und Mitglied des Europäischen Fahrgastverbands, ist «positiv überrascht», dass sich die Bahnen in Sachen Interrail geeinigt haben. «Spanien, Frankreich und Italien wollten eigentlich aus dem Verbund

austreten», weiss der Bahnkenner. Die Preiserhöhungen bezeichnet er als «unschön», aber angesichts eines Totalabbauszenarios sei das eindeutig das kleinere Übel.

«Neue Luzerner Zeitung» vom 25. 1. 2007: «Bahntarife: Mindestens 3 Prozent Aufschlag»:

Das Halbtax-Abo wird nicht teurer. Das ist die gute Nachricht. Für Bahnbillette sind aber beträchtliche Preiserhöhungen geplant. (...) **Pro Bahn** Schweiz, die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, begrüsst die Einführung der 9-Uhr-Tageskarte. Indes sei die Vergünstigung gegenüber der normalen Tageskarte mit 15 Prozent zu klein, beim 9-Uhr-Pass des Zürcher Verkehrsverbands (ZVV) betrage sie 25 Prozent. «Extrem kundenunfreundlich» sei auch die überdurchschnittliche Erhöhung des normalen Tageskartenpreises. (...)

«Berner Zeitung» vom 15. 1. 2007: «Ohne Billett, aber nicht schwarz»:

(...) Denn für den VÖV ist klar: Trotz allem gehört dem System Easy-Ride die Zukunft. Die Passagiere sollen sich nicht um Billette kümmern müssen, sondern einfach irgendwo in den Zug oder den Bus steigen können. Ihre Fahrdaten sollen automatisch erfasst und verrechnet werden. (...) Die Kundenorganisation **Pro Bahn** begrüsst diese Entwicklung, sie hatte bereits das Projekt Easy-Ride unterstützt, «denn es ist kundenfreundlich», sagt Präsident Edwin Dutler. (...)



Bild: bvw

Echo in der Presse. Pro Bahn in der Zeitung.



## Wechsel im Vorstand

Silvio Tedaldi ist aus dem Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz zurückgetreten und an der Delegiertenversammlung in Riehen verabschiedet worden. Er war während vier Jahren im Vorstand tätig und hat in den letzten Jahren das Ressort Projekte betreut. Silvio Tedaldi bleibt weiterhin in der Sektion Espace-Mittelland für Pro Bahn tätig. Der Zentralvorstand dankt ihm für seine Arbeit. Die Nachfolge ist offen, der Sitz im Zentralvorstand bleibt vakant. pbs

## Kontakte

**ZENTRALVORSTAND**  
**Edwin Dutler, Präsident**  
 Stafflackerstrasse 19  
 8953 Dietikon  
 T 044 741 49 90  
 N 079 401 05 40  
 edwin.dutler@swissonline.ch

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

**NORDWESTSCHWEIZ**  
**Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz**  
 Postfach 3834, 4002 Basel

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

**TESSIN**  
**Giovanni Ruggia, Präsident**  
 Contrada 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

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

## Forum und Versammlung in Riehen

Vor der Delegiertenversammlung erfuhren die Teilnehmer alles über die Regio-S-Bahn Basel.

Am Bahnhof Riehen wurden im April die Teilnehmer von Pro Bahn und Gäste von einer Delegation mit Gemeindepräsident Willi Fischer empfangen. Ein Augenschein zeigte die jetzige, beklagenswerte Situation. Im Sommer wird mit dem Umbau des Bahnhofes begonnen und ein neuer Hausperron errichtet. Die Flirt-Züge der Linie S6 der Regio-S-Bahn Basel werden danach ebenerdig, ohne Unterführung, erreicht werden können. Nachdem erst kürzlich die Strecke sowohl in den Tarifverbund TVN als auch das Schweizer Tarifsysteem eingebunden wurde, wird die seit 90 Jahren bestehende Bahnlinie erstmals wirklich der Bevölkerung von Riehen dienen.

### DIE BESONDERHEITEN

Im Bürgersaal der Gemeindegewandung wies der Gemeindepräsident

auf einige Besonderheiten hin, so hat Riehen 12 Kilometer Gemeindegrenze mit Baden-Württemberg und nur deren 4 mit der Schweiz! Markus Meidinger, Chef ÖV im Kanton Basel-Landschaft, und Stephan Maurer, Produktmanager SBB in Basel, präsentierten die Entwicklung und Perspektiven der Regio-S-Bahn Basel. Die Ziele des ersten Planungsauftrages wurden inzwischen erreicht, der Fahrplan verdichtet, neue Flirt-Fahrzeuge eingesetzt, Stationen erneuert, Perrons erhöht und vieles mehr.

Die Marke Regio-S-Bahn Basel ist nun etabliert, die stark steigenden Passagierfrequenzen sind ein Erfolgsausweis. Die bestehenden Infrastrukturen erlauben kaum noch Verbesserungen, neue Investitionen ins Schienennetz werden zwingend nötig. Ein neuer Planungsauftrag für

die 1. Teilergänzung der Regio-S-Bahn Basel (Zeithorizont 2008–2015) wurde vor Jahresfrist erteilt, die Ergebnisse aus diesem Prozess sollen noch diesen Sommer präsentiert werden.

### DIE INVESTITIONEN

Bereits jetzt ist absehbar: Es sind grosse Investitionen nötig, um den zukünftigen Bedürfnissen der grenzüberschreitenden Grossregion Metro Basel 2020 gerecht zu werden. Die Präsentationen in Riehen waren begleitet von schönstem Aprilwetter, mit dem Mittagessen auf der Terrasse des Restaurants Schlipf gegenüber dem Bahnhof Riehen. Die reguläre Delegiertenversammlung 2007 von Pro Bahn war Grund und Anlass für das attraktive Rahmenprogramm und Forum in Riehen.

Willi Rehmann

## Der neue Flyer von Pro Bahn ist da

Der neue Flyer von Pro Bahn stellt den Verein vor und informiert über seine Ziele und Tätigkeiten. Er ist als Informationsblatt gedacht, das an Veranstaltungen abgegeben werden oder Postsendungen beigelegt werden kann. Ihm liegt eine Karte bei, mit der sich Interessierte anmelden und Mitglied von Pro Bahn werden können.

Der Flyer kann ab sofort kostenlos bezogen werden bei:

Pro Bahn Schweiz  
 Postfach  
 8023 Zürich

E-Mail: [info@pro-bahn.ch](mailto:info@pro-bahn.ch)

pbs



DIE INTERREGIONALVERBUNDUNG DER BAHN, BUS UND TRAMVERKEHRE

### Stellen Sie mit uns die Weichen für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs



© Foto SBB



# Bei uns finden Sie Anschluss.



---

## 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: Die fünf Personen, die bis am 31. Dezember 2007 am meisten Mitglieder werben, erhalten **zusätzlich** eine SBB-Tageskarte (1. Klasse)!

Melden Sie Neumitglieder direkt auf unserer Homepage [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) an oder senden Sie den unten stehenden Talon ein.

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

**Name/Vorname:** \_\_\_\_\_

**Adresse:** \_\_\_\_\_

**PLZ/Ort:** \_\_\_\_\_

**E-Mail:** \_\_\_\_\_

**empfohlen durch (Name, Adresse):** \_\_\_\_\_

Talon einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich; [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)

AZB  
P.P. / Journal  
3001 Bern