



Bild: wo

Genève Cornavin Heute nach Lyon, Nyon und Bellegarde Morgen auch im Flirt nach Evian

Dossier CEVA, Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, ab Seite 3



Edwin Dutler
Präsident
Pro Bahn Schweiz

Gemeinsam schlagkräftig

Bei den drei Grossprojekten CEVA Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, FMV Mendrisio-Varese sowie DML Durchmesserlinie Zürich ist die Finanzierung geregelt, sie sind im Bau und die Eröffnung ist absehbar.

Dies war nicht immer so. Vor fünf Jahren zogen dunkle Wolken am Himmel auf, die Finanzierung war unsicher und es bestand die Gefahr, dass wegen regionalen Sonderinteressen diese Ausbauten nicht zeitgerecht realisiert werden könnten. Um die nationalen und regionalen Interessen gemeinsam zum Tragen zu bringen, haben sich, recht weitsichtig, die Kantonsregierungen von Genf, Tessin und Zürich zusammengetan, um Bundesrat und Par-

Aujourd'hui, le financement des trois projets de grande envergure que sont CEVA Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, la ligne FMV Mendrisio-Varese, ainsi que la ligne transversale zurichoise *DML Zürich* est assuré, les travaux sont en cours et la mise en service est prévisible.

Il n'en a pas toujours été ainsi. En effet, il y a cinq ans, le ciel s'assombrissait, le financement était incertain et le risque était apparu que du fait d'intérêts régionaux, ces aménagements ne verraient pas le jour à temps. Les gouvernements cantonaux genevois, tessinois et zurichois, clairvoyants, se sont alors mis ensemble pour faire valoir les intérêts nationaux et régionaux auprès du Conseil fédéral et du Parlement, qu'ils ont convaincu avec succès de la nécessité de réaliser ces trois projets.

Per i tre megaprogetti FMV Mendrisio-Varese, CEVA Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, come pure la DML linea diametrale di Zurigo il finanziamento è assicurato, sono in costruzione e l'apertura è prossima.

Questo non era sempre così. Cinque anni or sono nubi scure addensavano il cielo, il finanziamento non era assicurato e il pericolo era reale che per via d'interessi particolari regionali queste opere non potessero essere realizzate tempestivamente. Per portare avanti insieme gli interessi nazionali e regionali con lungimiranza i governi cantonali di Ginevra, del Ticino e di Zurigo si sono messi d'accordo per convincere con successo il Consiglio Federa-

lamente von der Notwendigkeit dieser drei Projekte zu überzeugen, was gelungen ist.

Bei der Vertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs will Pro Bahn Schweiz (PBS) den gleichen Weg gehen. Neben den sechs Sektionen in der Deutschschweiz und im Tessin sind wir mit Elan am Aufbau einer Sektion in der Westschweiz, um auch deren Anliegen sichtbar vertreten zu können. Gemeinsam wollen wir in allen Landesteilen schlagkräftiger werden. Regionale (Fahrplan-) Anliegen gehen zu den Kantonen, nationale Fragen bringt PBS direkt bei der SBB und in der Bundespolitik ein. Interessenten erhalten gerne weitere Auskünfte, wir zählen auf Sie!

Pro Rail Suisse (PRS) entend entamer une démarche identique auprès des représentations des clientes et des clients des transports publics. Après avoir constitué six sections en Suisse alémanique et au Tessin, nous sommes en train de mettre sur pied une section romande, afin de pouvoir défendre efficacement la cause de la clientèle romande. En unissant nos efforts, nous voulons devenir plus percutants dans toutes les régions du pays. Les questions (d'horaires) régionales sont traitées au niveau des cantons, alors que les questions d'intérêt national sont soumises directement aux CFF et aux autorités politiques fédérales par Pro Rail Suisse. Nous répondons avec plaisir à celles et à ceux qui souhaitent en savoir davantage et nous comptons sur vous!

rale e il Parlamento dalla necessità di questi tre progetti.

Difendendo l'utenza dei trasporti pubblici la Pro Rail Svizzera (PRS) intende prendere la stessa via. A canto delle sei sezioni nella Svizzera tedesca e nel Ticino con slancio stiamo costruendo una sezione pure nella Svizzera romanda per rendere visibile i suoi bisogni. Insieme vogliamo essere più combattivi in tutte le parti del paese. Richieste regionali (d'orario) vanno ai cantoni mentre la PRS porta avanti direttamente dalle FFS e nella politica federale questioni di rilevanza nazionale. Volontieri diamo ulteriori informazioni alle persone interessate, contiamo su di voi!

Inhalt

Schwerpunkt
CEVA: steiniger Weg zum Ziel 3

Aktuell
Die Bahn – mein Wagen..... 8
Fernverkehrs-Doppelstockzüge..... 10

Hintergrund
Treue Kunden zur Kasse bitten..... 11

Regional
Rollmaterial für die Zentralbahn 14
LU: Ärger mit Automaten 15
Leserbrief..... 15

Ausflug
Freizeit mir der Bahn..... 16
Schweigen mit drei C..... 17

International
Unergründliches Griechenland 18
TGV Rhin-Rhône..... 20

Pro Bahn intern
Warm anziehen und Feuer löschen... 21
PB Espace Mittelland touristisch..... 22
PB Ostschweiz und Basel..... 23

Impressum

InfoForum 2/10, Versand: 17. Juni 2010

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (pbs)
Interessenvertretung der Bahn-, Tram- und Busbenutzer
Postfach 2224, 8021 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, info@pro-bahn.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

Kaspar P. Woker (wo)
Pourtalèsstrasse 11, 3074 Muri b. Bern
T/F 031 951 23 00
ktwoker@bluewin.ch

Mitarbeit Pro Bahn

Karin Blättler (kb), Edwin Dutler (dut), Hans Rothen (hr), Hans Schärer (hs), Kurt Schreiber (ks), Kurt Senn (se), Andreas Theiler (at)

Bilder

Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Yvonne Schär
4900 Langenthal
yschaer@sunrise.ch

Traduction/Traduzione

Irène Minder (im), Roger Hasler (rh)

Inserate und Druck

Stämpfli Publikationen AG
Postfach 8326, 3001 Bern
T 031 300 66 66
Inseratemanagement:
inserate@staempfli.com

Grafisches Konzept

gs graphic-studio gmbh
T 055 450 80 80
www.graphic-studio.ch

Layout

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

Auflage

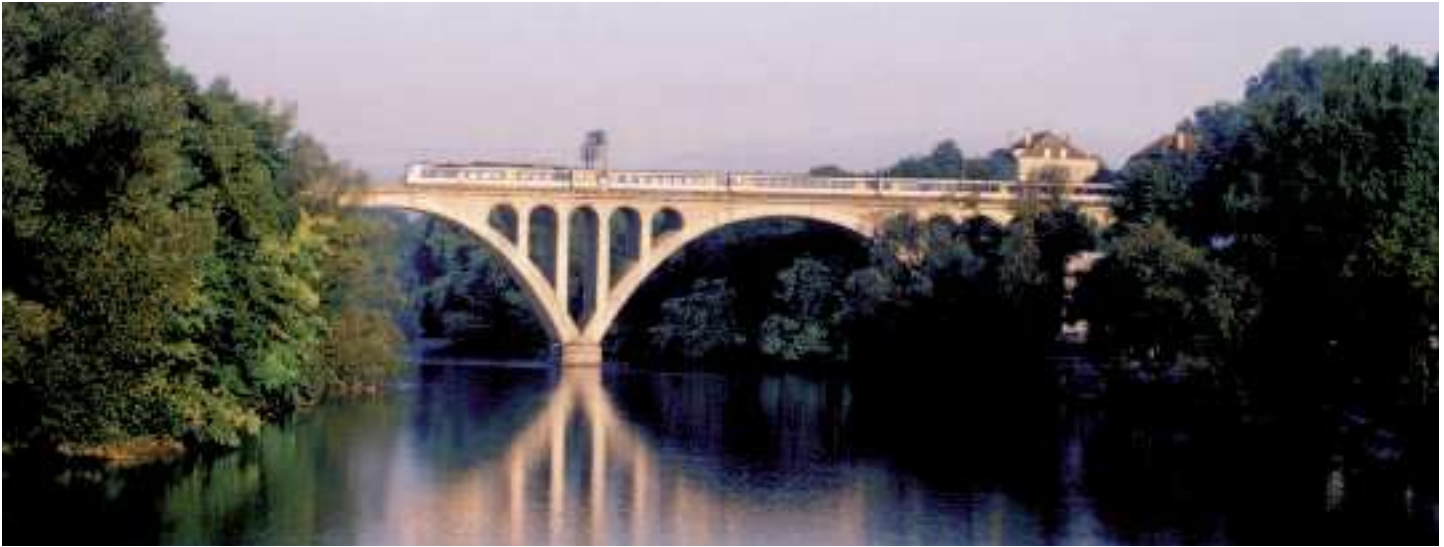
2500 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband,
Europäischer Verband für die
Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/10 Inserateschluss	17. September 13. August
InfoForum 4/10 Inserateschluss	10. Dezember 5. November
InfoForum 1/11 Inserateschluss	10. März 4. Februar



Jonction-Viadukt beim Zusammenfluss von Rhone und Arve im Morgenlicht. Das erste Stück der CEVA, 1949 bis 2001 nur von Güterzügen befahren. Jetzt fahren hier die Regionalzüge aus Coppet bis Lancy Pont-Rouge. Bild: R.Kallmann

CEVA – der hundertjährige steinige Weg zum Ziel

Wenige kennen den Bahnhof Genève-Eaux-Vives. Von dort geht's auf kürzestem Schienenweg via Evian ins Wallis, nach Chamonix oder Annecy in Hochsavoyen. Dieser Bahnhof ist weder mit dem Schweizer Netz verbunden, noch ist heute die Linie am Südufer des Léman durchgehend. Die Genfer Verbindungsbahn CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) soll seit hundert Jahren Abhilfe schaffen, doch bisher lagen meist Steine auf dem Weg der Realisierung. Jetzt steht der Baubeginn kurz bevor.

La Ligne d'Italie

Vor 150 Jahren wurde das Projekt einer durchgehenden Bahnlinie von Bellegarde (westlich von Genf) dem Fuss des Salève entlang über Annemasse, Thonon, Evian, St-Gingolph (Grenze Hochsavoyen/Wallis), Monthey nach St-Maurice gleichzeitig mit dem Bau der Bahnlinie durchs Wallis lanciert. Der Genfer Hauptbahnhof Cornavin sollte durch eine Abzweigung von Annemasse aus via die südlichen Quartiere von Eaux-Vives erreicht werden. Genf und Savoyen waren interessiert, der junge Bundesstaat offenbar weniger. Bereits 1858 war das Teilstück St-Maurice–Bouveret vollendet, die Südumfahrung Genfs bis Thonon konnte erst 1882 in Betrieb genommen werden und nach weiteren vier Jahren wurde die durchgehende Linie über die Grenze ins Wallis in Betrieb genommen. Nach Eröffnung des Simplon-Tunnels soll es sogar durchgehende Kurswagen bis Mailand gegeben haben. Wieso diese Linie zum Übernamen

Ligne du Tonkin kam, ist umstritten. Gegenüber dem Weg via Lausanne liessen sich so auf der Schiene bis Italien resp. Südostasien immerhin rund 20 km einsparen. 1937 – im letzten Jahr durchgehender Züge – beschränkte sich der Verkehr auf ein sonntägliches Zugspaar im Sommer von Evian nach St-Maurice und drei tägliche Verbindungen Evian–Bouveret.

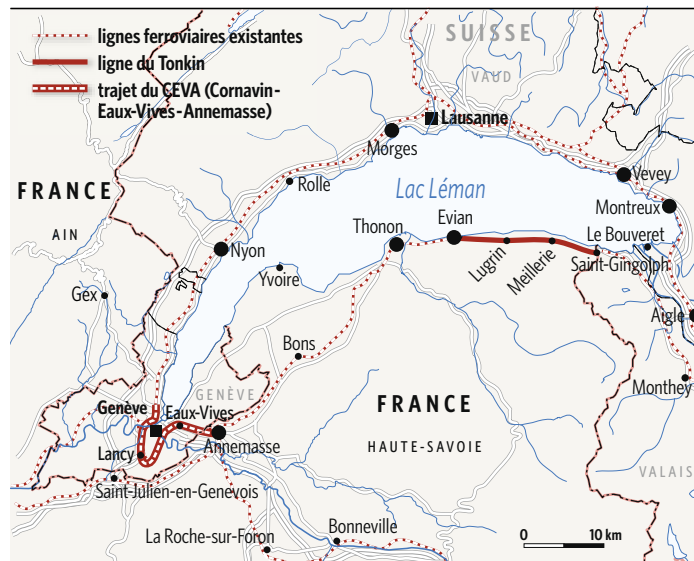
Lediglich eine Stichlinie

1881/82 wurden zwischen der Schweiz und Frankreich Vereinbarungen getroffen für Bau und Betrieb dieser Bahnlinien inklusive der Verbindung von Annemasse bis Genève-Cornavin, womit eine durchgehende Bahnverbindung rund um den Genfersee zustande gekommen wäre. In der Calvin-Stadt konnte man sich scheinbar we-

der über Linienführung noch über Finanzierung dieser Linie einigen, weshalb die französische PLM (Paris–Lyon–Méditerranée) wenigstens eine 6 km lange Stichstrecke von Annemasse bis Genève-Eaux-Vives baute und betrieb. Vier Kilometer davon liegen in der Schweiz und gehören dem Kanton Genf. Der Verkehr wird seit 1938, der Verstaatlichung der Bahnen Frankreichs, von der SNCF betrieben, zuerst mit Dampf und Dieseltriebwagen, seit 1981 mit elektrischen Triebzügen. Diese fahren teilweise direkt bis Evian oder St-Gervais, hingegen nicht mehr Richtung Annecy, wo die SNCF den Personenverkehr weitgehend mit Bussen auf den (verstopften) Strassen abwickelt.

1938 wurde der Personen-, 1988 auch der Güterverkehr zwischen Evian und St-Gingolph eingestellt. 1986 bis 1998 dampfte oder dieselte der Rive-Bleue-Express als touristischer Zug noch von Bouveret nach Evian. Seither versperren an der

Les liaisons ferroviaires autour du Léman



Bahnstrecken um den Genfersee

Plan: Le Temps ©.

Fortsetzung auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

Landesgrenze Hindernisse die Weiterfahrt in beiden Richtungen. Als Glücksfall zu werten ist die Tatsache, dass der Staatsvertrag vom 27. Februar 1882 nie ausser Kraft gesetzt wurde. Somit könnte die *Ligne d'Italie ou du Tonkin* nach dem Bau der CEVA bis 2018 auferstehen. Entsprechende Kräfte sind am Werk (siehe «Le Temps» 22. Februar 2010 und www.sauvonsletonkin.com).

Noch muss aber die Genfer Stichlinie nach Eaux-Vives, welche heute in einem baulich miserablen Zustand ist und wo der Betrieb nur noch mehr schlecht als recht aufrechterhalten werden kann, mit dem Bahnhof Cornavin verbunden werden.

Das eingeschlafene Gesetz
Anfangs des 20. Jahrhunderts sollte endlich das fehlende Gleisstück zwischen Eaux-Vives und Cornavin gebaut werden. Deshalb wurde 1912 ein eidgenössisches Gesetz für Bau und Finanzierung der Genfer Verbindungsbahn erlassen. Seither ist es klar, dass sich die Eidgenossenschaft zu 2/3, Genf zu 1/3 beteiligen, würde die Linie denn je gebaut. Mit dem Ersten Weltkrieg erlahmte allerdings



Genève Eaux-Vives Mai 2007: Abendliche Grenzgänger warten auf die Einfahrt des SNCF-Triebzuges nach Annemasse-Evian. Heute sind die Bahnanlagen in einem lamentablen Zustand.

Bilder: R.Kallmann (1), A.Guillaume (2)

der notwendige Eifer in Bundesbern und Genf.

Erst die Verlegung des Genfer Güterbahnhofs von Cornavin in die Ebene von La Praille Ende der Vierzigerjahre gab

dem Projekt wieder etwas Schub. Seither wird das Genfer Rive Gauche wenigstens von Güterzügen aus der Schweiz und – weitblickend dank einer neuen Verbindungskurve – auch von Frankreich von der Linie aus Bellegarde-La Plaine – erschlossen. Bei Grossveranstaltungen wurden hin und wieder Extrazüge direkt ab La Praille Richtung Lausanne geführt und seit 2001 bedient die S-Bahn-Linie aus Coppet die neu geschaffene Haltestelle Lancy-Pont-Rouge, woseit 2005 auch auf die Tramlinien 15 und 17 umgestiegen werden kann.

Von der Linie Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) fehlt seit 60 Jahren lediglich das 4,5 km lange Teilstück mit Brücke über die Arve und durch das Quartier Champel hindurch. Mittlerweile besteht ein ausgereiftes Projekt. Die Baupflicht ist seitens beider Länder seit

1881 vertraglich geregelt und die Finanzierung für den schweizerischen Teil ist seit 1912 gesetzlich zwischen Bund und Kanton verankert. Zu beissen gaben natürlich die Inflation in hundert Jahren, sowie die hohen Kosten für die heute einzig mögliche unterirdische Linienführung. Frankreich hatte zudem die Finanzierung für die Strecke von der Landesgrenze bis Annemasse sicherzustellen. Der schlafenden Gesetze musste man sich nur erinnern und sie zu neuem Leben erwecken. Das tat Alp-Rail. Die Realisierung führte trotzdem über einen recht steinigen Weg.

Autos statt Tram

Genf brüstete sich einst mit dem ältesten (1862) und einem der längsten Tramnetze Europas, welches bis weit über die Landesgrenze hinaus führte. Leider blieb es bei meist einspu-

Genfer öV gut vernetzt

Lange Zeit galt das öV-System in der Grenzregion Genf-Waadt-Ain-Hochsavoyen als arg vernachlässigt. Seit einigen Jahren hat das Pendel umgeschlagen. Die CEVA stellt nur den Höhepunkt dar. Ein kürzlicher Abstecher in die Rhone-Stadt hat dies bestätigt. Mit Tram 14 aus der Innenstadt direkt nach Meyrin-Gravière, mit Bus 57 in gerissener Schleifenfahrt durch diesen boomenden Vorort zum Haltepunkt Zimeysa am RER Genf-La Plaine-Bellegarde und mit dem Flirt zurück nach Cornavin. Alles im Takt und mit unmittelbaren Anschlüssen. Der Tarifverbund Unireso reicht bis weit ins Nachbarland, selbstverständlich können alle Automaten mit Franken oder Euro gefüttert werden. Genf holt im öV auf, trotz Autosalon.

Am Ende dieses Jahrzehnts wird einem am Bahnhof Genf-Cornavin wohl nur die Frage bleiben, ob man Richtung Wallis besser den IR-Zug via Lausanne-Montreux oder via CEVA-Evian-Tonkin besteigen soll. Beide Linien führen malerisch an den Ufern des Lac Léman entlang.

wo

rigen Strecken, seitlich in der Strasse verlegt, was in den Jahren des Autobooms zu einem radikalen Abbau führte. 1969 verblieb eine 8 km Linie, *le tram douze*. Die Linie 12 von der Grenze bei Moillesullaz (vor Annemasse) durch die Innenstadt nach Carouge hat als Rückgrat des öV überlebt. Die andern Linien wurden auf Auto- oder Trolleybus umgestellt. Die Pendler, besonders diejenigen aus Frankreich, stiegen aufs Auto um, sodass Genf rasch zur autofreundlichsten Stadt der Schweiz vorrückte. Bis in die Neunzigerjahre stieg der Anteil der motorisierten Pendler auf «sagenhafte» 98%!

Schnell wurden Klagen über den ausufernden Autoverkehr laut, doch offenbar dachte niemand daran, die alte (und finanzierte) Idee der Bahnlinie von Eaux-Vives nach La Praille wieder aufzunehmen. Bahnmässig wurde lediglich der Flughafen von Cointrin ans nationale Eisenbahnnetz angeschlossen, was kaum Auswirkungen auf die Pendlerströme in Genf hatte. 1988 nahm das Genfer Volk eine Vorlage zur Förderung des öffentlichen Verkehrs mit 79 % der Stimmen an. Es sollte eine Untergrundbahn gebaut werden, Kostenpunkt 1,4 Mrd. Franken. Bereits ein Jahr später wurde diese Idee aus finanziellen Überlegungen wieder begraben.

Alp-Rail stösst CEVA

Inzwischen wurde die Interessengemeinschaft Alp-Rail (*Association lémanique pour la promotion du Rail*) ins Leben gerufen. Ihr kommt das Verdienst zu, das Projekt CEVA im November 1999 wieder aufleben zu lassen, denn es war offensichtlich, dass gewisse Genfer Kreise eine Studie des Lausanner Ingenieurbüros Bonnard & Gardel von 1991 unter Verschluss behalten wollten. Darin wurde klar festgehalten, dass sich eine Genfer Verbindungsbahn nach

den seinerzeitigen Ideen für 800 Mio. Franken realisieren liesse und dass für deren Finanzierung das Gesetz von 1912 nach wie vor anzuwenden sei. Voilà!

Die Genfer Regierung schenkte der Idee CEVA wenig Gehör und wollte schon seit 1993 um jeden Preis einer Bahnverbindung von La Praille Richtung Südwesten via Bachet, Pied du Salève (*Barreau sud*) und einem *Métro léger* auf dem Trasse von Eaux-Vives Richtung Annemasse zum Durchbruch verhelfen. Die Leicht-Metro entpuppte sich als eine gewöhnliche Tramlinie, teilweise auf Eigen-trasse, und die anvisierte Bahnverbindung hatte vorrangig zum Zweck, die Quartiere Maignou und Champel von den Unannehmlichkeiten des Baus einer (unterirdischen) Bahnlinie zu entlasten. Das Genfer Parlament war von diesen Ideen wenig begeistert, wäre doch mit dem *Métro léger* die Möglichkeit verbaut worden, je einmal die Bahnstrecke Annemasse-Eaux-Vives zu einer S-Bahn auszubauen. Damit verflossen weitere Jahre, ohne dass sich in Sachen CEVA etwas bewegte.

Politische Wende und Gegendruck

Dann konnte es plötzlich nicht schnell genug gehen. Im April 2000 sprach der Grosse Rat einen Projektierungskredit über 6 Mio. Franken für die CEVA und im September 2001 wurde mit weiteren 30 Mio. Franken das Projekt vorangetrieben. Später wurde durch das Genfer Parlament dem Kreditbegehren von 400 Mio. Franken für den Bau zugestimmt und im Herbst 2006 bewilligten auch die eidgenössischen Kammern an der denkwürdigen Session in Flims den Anteil des Bundes über 550 Millionen Franken. Damit wäre einem Bau ab 2007 kaum mehr etwas entgegengestanden.

Inzwischen hatte in der Genfer Regierung ein Umdenken stattgefunden und sie stellte sich nun voll hinter das Projekt CEVA. Gleichzeitig hielt man fest, dass nur mit der neuen Bahnlinie und einem massiven Ausbau des Tramnetzes in der Region der Autoflut Einhalt geboten werden konnte. Seit 1995 sind in Genf Tramlinien im Bau wie in keiner anderen Stadt der Schweiz. Diese lassen sich

an verschiedenen Stellen mit der geplanten CEVA ideal verknüpfen.

Alles andere als mit der CEVA anfreunden konnte sich eine Gruppe Anwohner der betroffenen Quartiere. Diese setzten aber erst 2006 alle Hebel in Bewegung, um das ungeliebte Projekt einer Bahnlinie unter ihren Häusern hindurch zu Fall zu bringen. Zuerst wurde eine kantonale Initiative lanciert, welche zwingend eine andere Linienführung (eben den *Barreau sud*) vorsah. Vergessen ging allerdings, dass dieser kantonalen Initiative das Bundesgesetz von 1912 im Wege stand und die CEVA damit gesichert war. Nichtsdestotrotz wurde der Rechtsweg bis zum Bundesgericht beschritten, das die unsägliche Initiative im Mai 2009 definitiv bachab schickte.

Seit der Projektierung in den Neunzigerjahren waren für das Projekt CEVA allerdings happige Mehrkosten aufgelaufen, sodass der Genfer Grosse Rat einen Nachkredit von 114 Mio. Franken zu genehmigen hatte.

Fortsetzung auf Seite 6



In Lancy Pont Rouge ist seit 2001 eine provisorische Haltestelle in Betrieb. Hier sind die Regionalzüge aus Coppet-Nyon mit der Tramlinie 15 und 17 verknüpft.

Bild: R.Kallmann



Genève-Cornavin: Französische Billettentwerter stehen schon da, bald fährt der Flirt-Triebzug auch nach Evian, wo an einem Sommertag 2009 unter der historischen Bahnhofhalle von 1882 zwei Doppelstockzüge nach Annemasse-Lyon auf Passagiere warten.

Fortsetzung von Seite 5

Wiederum hakte die erwähnte Opposition ein und ergriff das Referendum dagegen in der Hoffnung, die fehlende Finanzierung würde der CEVA den Todesstoss versetzen. Kurz vor der Abstimmung im November 2009 musste bei der Propaganda sogar noch das unsägliche Argument hinhalten, die CEVA würde nichts als *la racaille d'Annemasse* (Gesindel) nach Genf bringen. Selten gingen so viele Genfer an die Urne, das Referendum wurde mit über 60% der Stimmen abgelehnt.

Bahn frei

Endlich scheint die Bahn für die CEVA wirklich frei zu sein. Inzwischen hat auch der Bund die entsprechenden Kredite gesprochen. Die Genfer Verbindungs-

bahn von Cornavin über Eaux-Vives nach Annemasse in Savoyen zählt zusammen mit der S-Bahn Ferrovia Mendrisio-Varese (FMV) vom Tessin in die Lombardei und Zürcher DML, die Durchmesserlinie Altstetten-HB-Oerlikon, zu den erstangigen Projekten des Agglomerationsverkehr in der Schweiz.

Ohne eine aktive regionale Unterstützung geht es aber nicht. Alp-Rail darf als unermüdete Kraft und stossende Lobbyorganisation den Dank entgegennehmen, dem Projekt CEVA durch die bisherigen Stürme geholfen zu haben. Natürlich hat die SBB schon früh den Wert dieser Verbindungsbahn erkannt und mit allen Mitteln unterstützt. Die CEVA bildet das Herzstück des *Réseau express régional franco-valdo-*

genevois (RER FVG). Die Genfer S-Bahn wird dereinst Strecken zwischen Lausanne, Genf, dem Flughafen, Annemasse, Evian und Bellegarde betreiben. Zusammen mit der SNCF ist bereits die Planungsgesellschaft Transferis gegründet worden. Mit der Umstellung der Strecke Bellegarde-Genf vom südfranzösischen Gleichstromsystem von 1500 Volt auf das moderne Wechselstromsystem von 25 kV, 50 Hertz (wie auf dem Savoyer Netz) wird es möglich sein, in Basel, im Jura und in Genf mit den gleichen Zweisystemfahrzeugen grenzüberschreitende S-Bahnen effizient und durchgehend zu betreiben.

Die SBB hat mit dem Ausbau im Bahnhof Cornavin bereits begonnen. Erste Weichenverbindungen sind gelegt. Diesen Sommer startet der Umbau

der Publikumszonen, um die verwinkelten engen Gebäude der Dreissigerjahre zu einer einladenden Rail-City aufzumöbeln. Im Mai wurde zudem bekannt, dass 11 der 15 Baulose der CEVA vergeben sind und die Arbeiten im 4. Quartal 2010 beginnen.

Weit vor der Inbetriebnahme, am 3. Februar 2010, konnten die Protagonisten von CEVA und RER FVG am europäischen Kongress *Intermodes 2010* in Brüssel den gleichnamigen Preis für dieses zukunftssträchtige Werk entgegennehmen. Behörden, Bahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber wurden geehrt, leider blieb Alp-Rail dabei unerwähnt. Alp-Rail ist durch ihre Mitgliedschaft mit Pro Bahn Schweiz verbunden und wir freuen uns schon heute – auch im Namen aller Benützerinnen und Benützer der Genfer S-Bahn – auf die Eröffnung 2016.

Dieser Artikel ist mit der Unterstützung von Martin Graf, ehemals Vorstandsmitglied resp. guter Geist von Alp-Rail und dem Schweizer Sekretariat der AEDTF (*Association européenne pour le développement du transport ferroviaire*) zustande gekommen. Herzlichen Dank.

Johann Holenweg/
Kaspar P. Woker

Um mehr zu wissen – *Pour en savoir de plus*

- Genfer Verbindungsbahn CEVA www.ceva.ch
- Alp-Rail www.alp-rail.net
- Genfer Verkehrsbetriebe / Tarifgemeinschaft Unireso www.tpg.ch / www.unireso.com
- Planungsgesellschaft SBB/SNCF S-Bahn Genf www.transferis.com
- öV-Entwicklung im Raum Waadt-Genf-Frankreich www.dtp.org
- Vereinigung zur Rettung der Tonkin-Linie www.sauvonsletonkin.com
- Europ. Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs www.aedtf.org
- Diskussionsforum (französisch) zum öV im Raum Genf www.snotpg.ch

Nous recommandons à nos lecteurs francophones le No 2 de la Revue «Transports Romands» consacré à la CEVA. A obtenir gratuitement auprès de la rédaction InfoForum par courriel sous ktwoke@bluewin.ch.

Bahn 2030 «gross» unabdingbar

Ende März haben BAV und SBB das Ausbauprojekt Bahn 2030 vorgestellt. Viel Geld für punktuelle Ausbauten nach dem Programm Zukünftige Entwicklung Eisenbahnstruktur. Nicht schnellere, sondern mehr Züge und Kapazitäten sind angesagt. PBS hat Stellung bezogen.

Bahn 2030 soll mehr Kapazitäten auf dem Netz schaffen, genügend Platz auf Perrons und Zugängen bewirken und mehr Sitzplätze auch zu den Spitzenzeiten garantieren. PBS begrüsst diese Stossrichtung, hält aber klar fest, dass dieses Ziel nur mit der Ausbauvariante «gross» für 21 Mrd. Franken erreicht werden kann. Die «kleine» Variante für 12 Mrd. Franken bringt nur dem Korridor von Genf bis St. Gallen einen Ausbau. Dies ist ungenügend, um den prognostizierten Zuwachs im öffentlichen Verkehr der ganzen Schweiz bis in 20 Jahren aufzufangen. Auf den Zulaufstrecken zum Fernverkehr und im Agglomerationsverkehr von SBB und Privatbahnen besteht ein Ausbaubedarf.

Basel nicht abhängen

Seltsam mutet an, dass auch im grossen Modul kein Ausbau zwischen Basel und dem Mittelland (Wisenberg-Tunnel) vorgesehen ist. Mehr S-Bahn bis Gelterkinden bringt weder Basel eine bessere Verbindung

mit der übrigen Schweiz, noch dürften je ein zusätzlicher TGV, ICE, geschweige denn mehr Güter, via Basel verkehren können. Hier fordert Pro Bahn eine Überprüfung.

Pendlerzuschläge – Wirtschaft beteiligen

Zur Finanzierung sollen u. a. die Benützer der zusätzlichen Angebote beitragen. O.k., und wenn speziell für die Hauptverkehrszeit mehr Kapazitäten bereitgestellt sind, hat dies seinen Preis. Pendler können

kaum ausweichen. Deshalb sollen Arbeitgeber ihre Angestellten für das immer weitere Pendeln morgens um 7 Uhr entschädigen. Damit gilt die Wirtschaft die steigende Flexibilität und Mobilität ab, die sie von den Arbeitnehmenden verlangt. Zudem ist die unsinnige Steuerpraxis, wonach Kosten für den Arbeitsweg zu einem Abzug verhelfen, dringend abzuschaffen. Dadurch werden der öffentlichen Hand mehr Mittel zugeführt, die bei Kantonen und Bund gezielt für die

Finanzierung des öV zu verwenden sind.

Unterhalt und Ausbau

PBS würde eine Umwidmung der Mittel aus dem FinöV-Fonds zugunsten des Nachholbedarfs im Unterhalt des Schienennetzes kategorisch ablehnen. Der Ausbau – und die Finanzierung des damit ausgelösten zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltsaufwand – dürfen keinesfalls verzögert werden. Die öV-Kunden wollen nicht länger als bis 2030 warten. **dut/wo**



Nicht ganz so einfach wie beim TGV lassen sich in der Schweiz neue Bahnstrecken bauen.



Nicht nur die West-Ost-Transversale soll von Bahn 2030 profitieren.

Zweimal Endspurt für den öV

Zum öffentlichen Verkehr sind noch bis 30. Juni 2010 zwei Unterschriftensammlungen am Laufen. Ein Stosstrupp unter der Federführung des Verkehrs-Club der Schweiz und Mitarbeit von Pro Bahn, IGÖV und SEV übt Druck aus auf die Politik gegen die Sparwut im öV und für dessen gerechtere Finanzierung. Gebündelte Kräfte sind stärker.

160 Regionallinien sind bedroht – Hände weg von der Sparwut im öV: Petition unterschreiben:

www.pro-bahn.ch/content.

Mehr Geld für die Schiene statt für die Strasse: Je mehr Unterschriften, desto stärker das Votum. Initiative unterschreiben: www.aufgleisen.ch.

Signez sans tarder! Une pétition a été lancée pour contrer l'austérité budgétaire démesurée dans le domaine des transports publics et une initiative est en cours pour mobiliser des ressources financières en faveur des transports publics: www.pro-bahn.ch/content et www.envoituresvp.ch.

Una petizione contro l'ossessione del risparmio nel trasporto pubblico e l'iniziativa per più soldi per la ferrovia invece della strada richiamano la Sua firma – il più presto possibile: www.pro-bahn.ch/content e www.incarrozzaprego.ch

Petition und Initiative bis Ende Juni unterschreiben. Merci.

Zentralvorstand PBS



Unterschied 2./1.Klasse im Regionalverkehr: lediglich Sitzabstand, Polsterfarbe, Mittelarmlehne und Kopfschutz. Schlechtes Beispiel: Innova-Zwischenwagen der renovierten Domino-Pendelzüge (u. a. Glarner-Sprinter) der SBB. Sitzbänke hart und unbequem, fehlende Kleiderablage über dem Fenster, ungenügende Schallisolation.

Die Bahn – mein Wagen

Pro Bahn Schweiz hat einen Anforderungskatalog für Bahnrollmaterial erstellt. Dieser ist auf der Homepage von PBS abrufbar und wird den Protagonisten im öV direkt unterbreitet.

Meinen Wagen, mein Auto, wähle ich ganz gezielt aus. Energieverbrauch und Sicherheit sind objektiv abschätzbar. Bei Marke, Power, Farbe und den kleinen Spielereien, da feiert der Individualismus Urstände. Kräftig unterstützt durch suggestive Werbekampagnen. «Die Bahn – mein Wagen», titelte einst der legendäre SBB-Werbemann Werner Belmont. Doch wie soll dieser Wagen beschaffen sein? Individualismus hat wenig Platz. Trotzdem: praktisch und bequem muss er sein, gefallen soll er allen und überdies lebt er vier Mal länger als ein Auto. Nicht zu vergessen sind die Anforderungen von Bahntechnik, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit.

PBS ist solchen Fragen nachgegangen und hat entsprechende Kriterien zusammengetragen. Gleich vorweg: kein einfaches Unterfangen, denn die Wagen für IC- und IR-Züge müssen gleichzeitig unterschiedliche Bedürfnisse abdecken. Genf–Lausanne–Wallis, Basel–Zürich–Chur, Romanshorn–Zürich–Bern–Wallis sind gängige Zugläufe bei der SBB.

Pendler, Geschäftsleute und Touristen in bunter Folge. Im Städteverkehr sind unter der Woche Sitzplätze 1.Klasse Mangelware, doch die Erstklasswagen lassen sich fürs Wochenende nicht flugs in Multifunktionsabteile für Velos, Ski's, Boards und Kinderwagen umbauen.

Im S-Bahn- und Regionalverkehr sind die Bedürfnisse weniger unterschiedlich. Wichtig ist da viel Stau- und Zirkulationsraum. Kurzstreckenreisen müssen dafür auch mal einen Stehplatz in Kauf nehmen.

Die Kriterien

Grundsätzlich zu unterscheiden sind Fahrzeuge für den Fernverkehr und den Regio- oder S-Bahn-Verkehr. Das Kaskadenprinzip, wonach Wagen zuerst auf Paradestrecken rollen und in ihrer zweiten Lebenshälfte noch lange für Bummelzüge ausreichen, hat ausgedient. Heute werden Triebzüge für den entsprechenden Einsatz beschafft. Unterkategorien bilden Fahrzeuge für den internationalen Verkehr, respektive solche von Schmalspurbahnen.

Wagen auf der RhB, MGB, Zentralbahn, MOB müssen weitgehend die Kriterien für Fernverkehrszüge erfüllen. Bei RBS, LEB oder AAR gelten S-Bahn-Kriterien vollumfänglich – wohl mit Ausnahme von Toiletten, sofern solche an den Bahnhöfen geöffnet sind. Echte Nahverkehrs- oder Trambahnen wie BLT, Forchbahn, M1 Lausanne–Revens werden nicht in diese Betrachtungen einbezogen.

Sechs Kategorien bestimmen den Katalog der Ausstattungselemente: Technik und Sicherheit, Einstieg und Raum, Sitzkomfort, Klima und Beleuchtung, Service, Kundeninformation. Vier Beurteilungskriterien werden angewendet: Muss, Kann, Nett, Nein. Die Muss-Kriterien sind unverzichtbar. Kann-Elemente sind praktisch, erhöhen den Komfort und werden von den Kunden gewünscht. Mit Nett werden Nice-to-have-Elemente taxiert, die auch als Profilierungsmöglichkeiten der Bahnen dienen können. Unter die Klasse Nein gehören Unnötiges, Überflüssiges und von den Kunden abgelehnte Elemente. Im Anforderungskatalog werden bewusst keine Masse gefordert – Kunden sind keine Ingenieure. Bequemlichkeit misst sich individuell.

Reserven notwendig

Reserven notwendig

Bezugsgrösse sind Triebzüge bis zu 300 Plätzen und nicht mehr der klassische Eisenbahnwagen mit 80 Sitzplätzen.

Eine ausreichende technische und betriebliche Reserve an Triebzügen ist aus Kundensicht unverzichtbar. Die Bahnen tendieren aus Kostengründen aufs Gegenteil und wollen den Unterhalt hauptsächlich in den (nächtlichen) Betriebspausen erledigen. Defekte Türen und WCs, welche oft mehrere Tage mit entsprechendem Kleber unterwegs sind, sprechen eine andere Sprache. Genau deshalb ist die hier wiederholt erhobene Forderung nach mindestens zwei Toiletten pro Triebzug durchaus gerechtfertigt.

Im Schlaf auf Schienen wiegen und Speisen beim Reisen werden beim IC- respektive Langstreckenverkehr von den Bahngängern gerne mit «veränderten Konsumgewohnheiten» herun-

Pro Bahn Schweiz stellt fest:

«Eine ausreichende technische und betriebliche Reserve an Triebzügen ist aus Kundensicht unverzichtbar.»

www.pro-bahn.ch/content/Ressort/Dienstleistungen/Rollmaterial

tergespielt und stiefmütterlich behandelt. PBS wird sich diesen Themen später annehmen.

Unterwegs mit viel Bagage

Zentral scheint uns die Betrachtungsweise, dass die Reisenden meist mehr als Laptop oder Handtasche mit sich führen. Auf der Bahn lässt sich das «Handgepäck» nicht im *overhead-rack* verstauen oder lediglich beim Check-in abgeben. Preis und Reisezeit für speediertes Gepäck (48 Std.) führen dazu, dass mehr und mehr Koffern, Taschen, Kinderwagen, Ski's, Boards, Velos, genauso wie Reisende in Rollstühlen, in «meinem Wagen» Platz finden müssen. Hiezu muss der nötige Raum bereitstehen, im Fern- und im Regionalverkehr. Dies geht zulasten von Sitzplätzen. In der S-Bahn sind mehr Stehplätze eher zu verschmerzen als das Gedränge bei den Türen. Im Fernverkehr sind in ausreichenden Multifunktionsabteilen die notwendigen Halterungen, Gestelle und Gurten anzubringen, doch das nimmt

den Raum für Klappsitze. Schlechte Beispiele sind die ICN- und ETR-610-Triebzüge. Akzeptabel sind die Steuerwagen der IC-Doppelstockzüge, wo sich aber Kinderwagen und Velos in die Quere kommen und der Spurt ans Zugsende nervenaufreibend ist. Der Freizeitverkehr – hier schlummert das grosse Potenzial für den öV – braucht eben mehr Raum im Bahnwagen. Die Zwei-Auto-Gesellschaft mit Mini und Allrad-Limousine lässt grüssen.

Nicht so schlecht

Pro Bahn Schweiz macht den 15-seitigen Anforderungskatalog ans Rollmaterial publik. Er kann unter www.pro-bahn.ch abgerufen werden. Gleichzeitig wird das Dokument den Bahnunternehmungen, der Rollmaterialindustrie und den Kantonen als Besteller des Regionalverkehrs zugestellt. PBS freut sich auch auf Rückmeldungen und Ergänzungen aus dem Kreis der Mitglieder oder anderer Interessenten. Seien wir uns aber bewusst, dass

«mein» Wagen nicht nur meine eigenen Bahnreisebedürfnisse abdecken muss. Die Technik darf aber keinesfalls als Vorwand für nicht realisierbare Verbesserungen herhalten. Allerdings ist den Bahnen zugute zu halten, dass etliche der hier aufgestellten Forderungen er-

füllt werden. Deshalb ist der Katalog nicht so revolutionär ausgefallen, wie sich manche vorgestellt haben. Die Bahn soll ja auch für die steigenden Passagierzahlen gewappnet sein, also mehr Sitzplätze anbieten als bisher.

Ressort Dienstleistungen / wo



Oben: Velohaken über Kofferngestell/Skihalterung über Kinderwagen der Reisenden: schlechtes Beispiel im ETR 610. Unten: Optimales Multifunktionsabteil im Flirt SBB Basel-Lörrach.

Medien Bahnwagen leben länger

Aus einem Interview in der NZZ vom 29. April 2010 mit Peter Spuhler, Inhaber Stadler-Rail

«Wie sieht es eigentlich mit der Elektronik aus: Wird dieser in Zukunft noch mehr Gewicht zukommen bei Eisenbahnfahrzeugen?»

Je mehr Elektronik es gibt, desto anfälliger wird das Rollmaterial für Pannen. Insofern geht es darum, nicht nach einem Maximum, sondern nach einem Optimum zu streben. In der Branche rechnet man damit, dass die Lebensdauer der Elektronik 6 bis 8 Jahre beträgt, jene der elektrischen Teile 15 Jahre und jene der Mechanik noch länger. Das gilt es im Lebenszyklus (eines Fahrzeuges Red.) aufeinander abzustimmen.»

Anmerkung: Triebfahrzeuge der Bahnen sind 40 bis 50 Jahre im Einsatz, Wagen verkehren – meist durch Refit-Programme den neuen Komfortbedürfnissen angepasst – bis 60 Jahre.

pbs

1300 Plätze, 16 Toiletten, 28 Velos

Die SBB hat den Auftrag für 59 Fernverkehrs-Doppelstockzüge (FV-DS) vergeben. Erster Eindruck: Kundenbedürfnisse weitgehend erkannt. Pro Bahn Schweiz sucht das Gespräch mit den Projektleitern.



Spurtschnell wie Flirt-Triebzüge, aber bis 200 km/h, trotzdem viele Sitzplätze, mindestens so bequem wie die heutigen IC-Doppelstöcker, und eigentlich mit allen Raffinessen versehen, die Pro Bahn Schweiz in ihren Anforderungen ans Rollmaterial stellt, so kommen die neuen Doppelstock-Triebzüge ab Dezember 2013 in Betrieb. Werden je eine IC- und IR-Komposition zusammengeskuppelt, befördert dieser 400 m lange Zug rund 200 Personen mehr als ein aktueller IC zwischen Zürich und Bern. Gebaut werden sie in drei Varianten. IC 200 m lang, mit grossem Restaurant, Familienwagen und Business-Abtei-

len (erste, nicht Premium-Klasse). IR 200 m resp. 100 m lang, ohne Spezialabteile.

«Sehr kundenfreundlicher Zug offeriert ...»

... habe Bombardier, so SBB-CEO Andreas Meyer. Erwähnenswert: optimale Verteilung der Türen auf der ganzen Zuglänge. Geräumigere Toiletten (eine rollstuhlgängig) mit mindestens einem Wickeltisch pro Zug. An allen Sitzplätzen sind Steckdosen und kabelloses Internet verfügbar. Kundeninformationssystem (Halteorte, Anschlüsse), elektronische Sitzplatzreservationsanzeige, Videoüberwachung und Notrufsystem.

Platz für vier Rollstühle. Gepäck kann über den Fenstern, unter den Sitzen (mehr Raum als heute) und nur in der ersten Klasse in speziellen Gepäckablagen verstaut werden. Druckertüchtigte Fahrzeuge, was bei Zugsbegegnungen weniger Druckwellen auslöst. Auf den ersten Blick dürftig scheint der Raum für Gepäck in der zweiten Klasse zu sein, während Kinderwagen in den Coupés mit Klappsitzen Platz finden.

Die technisch in Doppelstockkern erstmals anzuwendenden Wankkompensatoren – die Einrichtung, damit schneller durch die Kurven gefahren werden kann, ohne aber den Zug zu

neigen – sollen sehr sorgfältig getestet werden und erst ab 2020, d. h. sieben Jahre nach Erscheinen der ersten Züge, in Betrieb genommen werden. Damit sollte garantiert sein, dass dies alles funktioniert. Panenzüge nerven – das kennen wir und das darf nicht sein.

PBS bringt sich ein

Pro Bahn Schweiz begrüsst diesen Entscheid zugunsten von Bombardier, einem innovativen und durch seine Vorgängerfirmen (MFO, BBC, Sécheron, Schindler, ABB, Adtranz und Vevy) seit über 100 Jahren in der Schweiz produzierenden Bahnersteller. Konzipiert wird teilweise in Winterthur, gebaut in Villeneuve und Görlitz (D). Wir werden – als Kundenvertretung – mit den Projektleitern von SBB und Bombardier das Gespräch suchen und mögliche Änderungen, Verbesserungen an den noch dieses Jahr zu bauenden Maquetten einbringen sowie überprüfen, ob der Bombardier-Zug wirklich so kundenfreundlich ist, wie die Designstudien vermuten lassen. Doch nicht vergessen: Mehr Platz für Extras geht zulasten der Sitzplätze – das ist uns bewusst. **wo**



Auch in der 1.Klasse: Velohaken. Stauraum Gepäck: 1.Klasse – eher eng. In der 2.Klasse fehlend zugunsten von Sitzplätzen.

Bilder: SBB/Bombardier

«Treue Kunden extrem zur Kasse bitten...»

Kritische Gedanken zur angesagten Tarifierhöhung im öffentlichen Verkehr per Dezember 2010.

Unter diesem Titel hat Pro Bahn Schweiz zu den Tarifmassnahmen Stellung bezogen. Ausgerechnet treue Kunden – beispielsweise Inhaber eines Zweijahres-Halbtaxabonnements – müssen künftig fünfzig Franken oder 20% mehr für ein neues Abonnement bezahlen. Bei den Einjahres-Halbtaxabos reduziert sich der Aufschlag auf 10%. Ist man mit gewöhnlichen Billetten unterwegs, beträgt der Aufschlag lediglich 3,4%. Mit andern Worten: Je weniger man Bahn fährt, desto besser.

Mehr Leistung kostet

PBS anerkennt, dass Preisanpassungen unumgänglich sind. Der öffentliche Verkehr hat seinen Preis, er soll angemessen sein und mindestens dessen Betriebskosten decken. Somit ist eine Preisanpassung durchaus vertretbar. Über das Ausmass und über die betroffenen Billettsorten gehen die Meinungen aber auseinander.

Einstieg nicht erschweren

Das Halbtaxabonnment ist ein wahrer Türöffner zur regelmässigen Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Zugegeben, seit mehr als zehn Jahren ist dessen Preis nicht mehr angepasst worden. Ohne diesen Preishalbiierer sind Bahnfahrten schlicht abschreckend teuer. Ein Beispiel: Uster–Lausanne, retour 2.Klasse: 142 Franken. Dank Halbtaxabonnment kommt die gleiche Reise auf 71 Franken zu stehen, mit einer Tageskarte (Rückkehr am gleichen Tag) auf 64 Franken. Natürlich müssen die Kosten des Halbtaxabonnements von 150 Franken (für ein Jahr) anteilig dazu gerechnet werden. Kommen weitere Fahrten über grössere Distanzen oder im lokalen Bereich dazu (in den Verbunden wird ein reduzierter

Tarif gewährt), lohnt sich die Anschaffung. Dies erklärt die «Türöffnerfunktion» des Halbtaxabonnements. Die vorgesehenen Preiserhöhungen werden dies zumindest erschweren. Diese Politik hat mit Kundenfreundlichkeit wenig zu tun, sie trägt dazu bei, dass sich Herr und Frau Schweizer in Zukunft gut überlegen werden, ob es sich lohnt, die Bahn zu benützen. Die meisten Bahnreisenden verfügen auch über ein Auto. Je nach Situation ist die Wahl dann schnell getroffen – zuungunsten des öV.

PBS hätte es begrüsst, wenn die Preise der Halbtaxabonnemente nicht erhöht worden wären. Dieser Ausfall wäre über die normalen Fahrpreise zu kompensieren. Beispielsweise mit einer Preiserhöhung von 8%. Denn ob für ein Billet Uster–Lausanne neu 153 oder 150 Franken bezahlt werden, wirkt so oder so abschreckend. Kommt noch die höhere Gebühr fürs Halbtaxabonnment hinzu, wird die Entscheidung für die Benutzung des Autos leichtgemacht. Der Eintritt sollte niederschwellig bleiben

– die Transportunternehmen wären gleichwohl auf die dringend nötigen höheren Erträge gekommen.

Sündenbock GA

Dieser Fahrausweis feiert eine Erfolgsgeschichte, die ihresgleichen sucht. Dank GA steigen viele Leute auf den Zug um. Anstatt zu gratulieren, wird dieses Angebot zum Teil kritisch hinterfragt. Es müsse massiv verteuert werden, es decke die Kosten bei Weitem nicht – so wird argumentiert. Es trifft zu, dass dieses Abonnement mehr und mehr zum Pendeln über lange Distanzen genutzt wird, die Züge in den Hauptverkehrszeiten noch mehr füllt und sinkende Erträge pro Kilometer provoziert.

Weshalb dieses Phänomen? Firmen verlegen ihren Sitz und zwingen die Leute zu einem längeren Arbeitsweg. Zudem: Schweizer sind sesshaft – eher Pendeln als den Wohnort verlegen bei Stellenwechsel. Drittens wird das öV-Angebot ständig besser. Yverdon–Genf, Naters–Bern oder Kreuzlingen–Zürich sind heute Pendlerdistanzen und der Ortsbus vermittelt den direkten Anschluss vom Hauptbahnhof ins Quartier. Wer zudem nur ein, zwei Ausflüge in der Freizeit mit der Bahn unternimmt, hat sein GA meist schon nach wenigen Monaten amortisiert und fährt für den Rest des Jahres «gratis». Erfolgreich ist das GA auch, weil es in Raten bezahlt werden kann; das Lastschriftverfahren macht's möglich.

GA als Luxus

Anders bei Senioren. Einige sind zwar ständig auf Achse, andere aber gönnen sich das GA als persönlichen Luxus. Ein-



Ob economy oder first, wenn nicht gar premium wie beim ÖBB-Railjet, mit solchen Spielereien gewinnen die Bahnen keine Kunden. Was zählt, ist der «richtige» Preis.

Fortsetzung auf Seite 12

Fortsetzung von Seite 11

steigen in Bahn, Schiff, Tram und Bus, ohne jedes Mal ein Billett zu lösen ist ihnen den (hohen) Preis wert, auch wenn's nicht rentiert.

Im Durchschnitt sollen die Generalabonnemente um 6,2% aufschlagen; relativ moderat für deren Leistung. Ob Seniorinnen und Senioren dadurch wieder öfters nachrechnen, ob sich Halbtax-Abo und Billette oder das GA eher lohnen, bleibt offen. Niemand goutiert Preiserhöhungen. Gut 6% bei einem Preis von 3100 Franken schlagen doch mit zwei Hundertern zu Buche. Ob die Rechnung für die Transportunternehmen aufgehen wird, bleibt abzuwarten, volkswirtschaftlich ist der Aufschlag wohl sinnvoll, für die Benützer und Benützerinnen des

öV bleibt er aber schmerzhaft.

«Menschenfresserei» im Tarifwesen

Viele Gemeinden geben Tageskarten aus, die etwas mehr als die Hälfte einer normalen Tageskarte kosten. Die Idee dahinter: Einwohner zu einer Bahn-statt Autoreise zu bewegen. Dieses Angebot wird rege genutzt, auch von Personen, die sowieso mit dem öV unterwegs wären. Damit wird das Tarifgefüge der Eisenbahn karnibalisiert. Ob dies Sinn und Zweck der Übung ist, darf hinterfragt werden. Aus diesem Grund ist die Preiserhöhung der GA für Gemeinden von 16,6 % verständlich. Hingegen wird die vorgesehene Benutzungseinschränkung, erst ab 9 Uhr gültig, von PBS nicht verstanden.

Kein Gehör

Pro Bahn hat vor einem Jahr für die Lancierung einer 5/4 Tageskarte plädiert. Damit könnten auch Bewohnerinnen und Bewohner abgelegener Landesteile in den Genuss der Vorzüge einer Tageskarte kommen, denn es ist nicht immer möglich, innerhalb eines Tages wieder an den Wohnort zurückzufahren. Mit einer Gültigkeit von 30 Stunden und einem Zuschlag von 25% auf dem Preis der Tageskarte könnte dieses Anliegen erfüllt werden. Leider ist dieser Gedanke nicht aufgenommen worden und die Benachteiligung für die betroffene Bevölkerung bleibt.

Tariferhöhungen – ja, aber ...

Pro Bahn Schweiz stellt sich nicht gegen Tariferhöhungen. Ein gutes Angebot hat seinen

Preis. Allerdings einen, der zumutbar ist. Nicht zu vergessen ist, dass der öV (Distanz Haus zu Haus) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr fast immer um 50% langsamer und in den Augen vieler weniger bequem ist. ÖV-Benutzer nehmen einen grösseren Zeitaufwand in Kauf, zugunsten eines besseren Klimas.

Dieser Umstand lässt sich nicht in Franken und Rappen aufrechnen, er heisst einfach verbesserte Lebensqualität für alle. Dies gilt es zu berücksichtigen und deshalb ist Forderungen nach masslosen Tariferhöhungen um mehr als einen Drittel oder gar dem Verzicht auf Unterstützung durch die öffentliche Hand – wie unlängst von der «Denkfabrik» Avenir Suisse gefordert – eine klare Absage zu erteilen. **Kurt Schreiber**

Reka Rail – damit kommen Sie weiter.

myone 3% Rabatt auf Reka Rail
Maximaler Bezug: 2500 CHF pro Jahr

Erhältlich beim Kundendienst von:
MANOR, JUMBO, FLY, rekarail

DB BAHN

Augen zu und da: im City Night Line über Nacht nach Prag.

Im Liegewagen ab CHF 76* durch Europa (p. P./Weg)

Prag ist mehr als Hradschin, Karlsbrücke, Wenzelsplatz: Die Goldene Stadt an der Moldau ist eine der angesagtesten Metropolen auf dem Kontinent. Und damit Sie das Beste nicht verpassen, reisen Sie doch einfach nachts: Der City Night Line bringt Sie ans Ziel! Sie schlafen während der Fahrt, kommen ausgeruht an und geniessen Ihre Ferien ab dem ersten Tag. Viele Ziele in Dänemark, Deutschland, den Niederlanden und Tschechien machen Lust aufs Planen und Verreisen. Info und Buchung überall, wo es Fahrkarten gibt, unter www.citynightline.ch und beim RailService unter 0900 300 300 (CHF 1.19/Min. vom Schweizer Festnetz)

Die Bahn macht mobil. Seit 175 Jahren.

* Spar-Night Liegewagen 6er-Abteil. Solange Vorrat. Umtausch und Erstattung ausgeschlossen.

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

City Night Line

Verboten und lebensgefährlich

Gleise überschreiten ist verboten – und lebensgefährlich.

Neulich im Bahnhof Zürich-Oerlikon – da stehen einem die Haare zu Berge – Personen, welche die Gleise verbotenerweise überschreiten. Dies geschah in einem der meistbefahrenen Bahnhöfe nicht zum ersten Mal und ich bin schon oft Zeuge geworden, wie Gleise in Bahnhöfen überschritten werden. In Oerlikon gibt es drei Unterführungen – offenbar zu wenig bequem für gewisse Zeitgenossen, trotz schnell durchfahrenden Zügen.

Das unerlaubte Überschreiten von Gleisen geschieht oft ohne jedes Unrechtsbewusstsein, wird als Kavaliersdelikt verstanden und ohne dass an die Folgen gedacht wird. Für eine illegale Abkürzung werden lebensbedrohende Risiken in Kauf genommen.

Ein trauriger Fall mit zwei Todesopfern ereignete sich im September 2009 im Bereich der Haltestelle Lugano-Paradiso. Um 20.30 Uhr näherte sich ein Dienstzug. Als der Lokführer im Bereich des Bahnhofes zwei Personen bemerkte, welche sich mitten auf den Gleisen befanden, gab er unverzüglich ein akustisches Warnsignal ab und

leitete eine Notbremsung ein. Aufgrund der Geschwindigkeit und des Bremsweges konnte der Unfall nicht verhindern. Die beiden Personen aus der Region Lugano waren auf der Stelle tot.

Fakt ist auch, dass im Bereich der Haltestelle Lugano-Paradiso immer wieder Personen verbotenerweise die Gleise überschreiten und es nicht selten zu Beinahe-Unfällen oder auch Toten kommt. Um von der einen auf die andere Seite zu gelangen, ist ein relativ weiter Weg durch die Strassenunterführung unter die Füsse nehmen. Aus reiner Bequemlichkeit werden deshalb immer mal wieder die Gleise überschritten – trotz klaren Verbotstafeln.

Züge sind keine Autos. Sie können nicht ausweichen, nahen meist schneller, als man denkt, und ihr Bremsweg ist um ein Vielfaches länger. Wegen Kurven – wie in Lugano Paradiso – sind sie oft auch (zu spät) sichtbar. Über- und Unterführungen sind keine Schikanen, auch wenn das Treppensteigen manchmal mühsam ist. Dank

Jean-Pierre Baebi

Am Rande gehört

Die BLS AG hat ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2009 hinter sich. Entscheidend dazu beigetragen hat der stetig steigende Personenverkehr. Bis 2025 rechnet die BLS mit einer weiteren Steigerung um 60%. Dazu werden 2015 erstmals 28 Doppelstockzüge und 2019, 2025 je 27 einstöckige Züge beschafft. PBS fragt sich, ob einstöckige Züge in 15 Jahren dieses Wachstum wirklich abdecken können.

Bernard Guillelmon, CEO der BLS, bekennt sich zur Liberalisierung auf der Schiene, wie er gegenüber InfoForum ausführte. Dabei dürften weder der direkte Verkehr (durchgehende Fahrausweise über alle Transportunternehmen), die Finanzierung der Infrastruktur durch die öffentliche Hand noch der Taktfahrplan infrage gestellt werden. So verstanden, stimmt auch PBS einer Liberalisierung im Personenverkehr zu. **wo**

Der rote Koffer

Als Pendler zwischen Zürich und dem Unterengadin bin ich meist mit Koffer und Umhängetasche unterwegs, so auch an einem Sonntag im April. Entspannt warte ich in Scuol-Tarasp im Regio-Express auf die Abfahrt nach Landquart. Da erscheint der Zugbegleiter und erkundigt sich, ob jemandem ein roter Koffer gehöre. Ich habe einen roten Koffer, doch wo ist er? Ich springe auf, melde mich und der Zugbegleiter meint ruhig, ich hätte noch genügend Zeit, diesen im Kiosk abzuholen, wo der Rote mittendrin auf den Besitzer warte.

Als Vielreisender schäme ich mich beinahe über dieses Missgeschick. Ob Verabschiedung und Provianteinkauf habe ich meinen Koffer schlicht vergessen. Kioskfrau und Zugbeglei-

ter haben hervorragend reagiert. Ich hätte den Verlust wohl erst in Landquart bemerkt und dann wäre die Suche losgegangen. Ich betrachte es nicht als selbstverständlich, dass man vor der Abfahrt durch den Zug geht und den Besitzer eines herrenlosen Koffers ausfindig macht. Christian Bichsel, der Zugbegleiter der RhB, hat ein grosses Lob verdient.

Dieses Erlebnis reiht sich nahtlos an Erfahrungen, welche ich in den Sommermonaten als Reiseleiter auf den Strecken von Zermatt bis Tirano erlebe. Das Zugpersonal von MGB und RhB ist durchwegs freundlich, kompetent, hilfsbereit und zuverlässig. Kurz es ist ein grosses Vergnügen, mit ausländischen Gästen auf diesen Bahnen unterwegs zu sein. Danke schön.

Edwin Dutler

Das 5,99 Jahre alte Kind

Einer Antwort auf eine Anfrage zu Familienreisen beim Callcenter der SBB in Brig wurde eine Tabelle über Kinderermässigungen beigelegt. Daraus geht hervor, dass in der Schweiz Kinder nur bis 5,99 Jahre gratis fahren. Deshalb bei der nächsten Reise genau überlegen, ob mitreisende Kinder, Grosskinder, Neffen, schon 5,99 Jahre alt sind. Falls älter, Billett lösen, um nicht gegen die Regeln zu verstossen. Bei Unklarheit hilft eine einfache Formel weiter.

1. 365 geteilt durch 100 mal $99 = 361,35$ Tage
2. Zum 5. Geburtstag des Kindes $361,35$ Tage dazurechnen = a); Monate mit 31, 28 Tagen nicht vergessen.
3. Den errechneten Tag a) mit dem Geburtstag = b) vergleichen.
4. Ist a) später im Jahr als b), fährt das Kind gratis, ist b) später als a), bitte halbes Billett lösen.
5. Zusatz: Sollte es der unmögliche Zufall ergeben, dass das Kind am Tag $[b + 365 - 1, 2 \text{ oder } 3]$ fahren soll, ist dies im Reglement nicht vorgesehen und die Reise kann nicht angetreten werden, ausgenommen, man lasse das Kind allein zu Hause, denn ein halbes Billett ist erst ab dem 6. Geburtstag zu lösen.
6. Bei Reisen in einem Schaltjahr ist die Rechnung neu aufzustellen und es wären 366 Tage zu berücksichtigen.

Da muss noch jemand sagen, die Bahnen seien nicht exakt und kompliziert. Viel Vergnügen. Tabelle für alle europäischen Länder gültig – Rechnung noch vielfältiger.

Der unkomplizierte Chronist von Pro Bahn

Neues Rollmaterial für die Zentralbahn

Auf den beiden Linien der Zentralbahn kommen komfortablere und schnellere Züge zum Einsatz. Pro Bahn Zentralschweiz (PB ZCH) konnte sich bei der Gestaltung einbringen.

Auf der Brüniglinie werden ab Fahrplanwechsel 2013 Triebzüge verkehren, erstmals klimatisiert und mit Panoramafenstern in beiden Klassen. Die Fahrgäste werden sich freuen über Niederflureingänge, Kundeninformationssystem, Fahrrad- und Skihalterungen. Da sie als Interregio verkehren, werden sie mit einem Bistro für kalte und warme Mahlzeiten ausgerüstet. Natürlich sind auch alle Anforderungen, welche behinderten Personen das Reisen erleichtern, vorgesehen.

Pro Bahn nimmt Stellung

PB ZCH wurde als Kundenvertretung eingeladen, bei der Beschaffung Stellung zu nehmen. Diverse Wünsche oder Verbesserungen zu den behindertengerechten Einstiegen, der Fahrgastinformation und den Abfallbehältern werden berücksichtigt.

Die neuen Gliederzüge, vier siebenteilige und sechs dreiteilige, erlauben kürzere oder längere Züge, denn die Nachfrage ist auf dieser Touristenlinie sehr schwankend. Durch den beidseitigen Führerstand ist ein Lokwechsel an den End- und Wendepunkten nicht mehr nötig. Durch diesen optimierten Einsatz wird Zeit eingespart, sodass



Zentralbahn 2013 abfahrbereit in Luzern.

Bild: Stadler

die IR Züge über den Brünig mit vier anstelle von fünf Kompositionen geführt werden können.

Schneller nach Engelberg

Schon früher, ab Fahrplanwechsel im Dezember 2010, geniessen Reisende von Luzern nach Engelberg ein viel ruhigeres Fahrgefühl. Schnellere, komfortablere Zugskompositionen kommen zum Einsatz. Die Zentralbahn erneuert die Flotte der Engelbergerlinie. Ältere Wagen werden einem Refit unterzogen, erhalten einen besser isolierten Kastenboden, die Plumpsklos werden durch che-

mische ersetzt und neue Sitze eingebaut. Schade, dass es nicht für eine Klimatisierung reicht. Diese Wagen werden zusammen mit den dreiteiligen Steuerwagen ABt8 zu Pendelzügen formiert. Gleichzeitig verschwindet die Bahn im letzten Teilstück in einen Tunnel, welcher nach langen Verzögerungen wegen Wassereintruchs endlich eingeweiht werden kann. Damit wird die Steilstrecke mit 250‰ stillgelegt, welche seit Eröffnung vor 112 Jahren für den Betrieb hinderlich war. Die Fahrzeit nach Engelberg verkürzt sich um 13 Minu-

ten und die Halte des IR-Zuges in Kriens Mattenhof, Horw und Stansstad entfallen. Der Fahrplankonstellation fällt leider auch der schlanke Anschluss in Luzern auf den IR von/nach Basel zum Opfer. Dafür bedient die S4 im Halbstundentakt die Bahnhöfe bis Dallenwil und zeitweise bis Wolfenschiessen.

Für PB ZCH muss auch in Zukunft ein guter Anschluss von und nach Basel gewährt sein und der Halbstunden-Takt integral bis Wolfenschiessen ausgedehnt werden. Dafür setzt sich unsere Sektion weiterhin ein.

Marcel Homberger

Fridolin will mehr, nicht gratis öV

Im Kanton Glarus werden alle Gesetzesvorlagen durch die Landsgemeinde verabschiedet. Es darf geraten, gemehrt und gemindert werden. So auch am 2. Mai im Ring zum Thema öffentlicher Verkehr zum Nulltarif. Trotz drei Abänderungsanträgen und engagierten Voten wurde der Antrag der Jungsozialisten – wie von Regierung und Landrat empfohlen – mit

grossem Mehr abgelehnt. Das heisst nun nicht, dass Glarner und Glarnerinnen ihrem – zugegeben immer noch recht dürftigen öV-Angebot – negativ gegenüberstehen. In der Pipeline für die nächste Landsgemeinde finden sich zwei Memorialsanträge für einen Infrastrukturfonds öV und die Forderung nach dem Halbstundentakt auf der Bahn.

Es scheint, dass der heilige Fridolin einen schnelleren Gang einschlägt, kräftig getrieben von Pro Bahn Ostschweiz und dem Glarner Pendlerverein, aber angestossen von SP-Landrat Thomas Kistler, als Mitglied beider Organisationen. Die Umsetzung soll gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie in Zürich HB Ende 2013 erfolgen. Bisher hat's immer an

den nötigen «Rappen» gemangelt, wie die Glarner gerne sagen. Auf dass ab 2014 genügend Franken in der Staatskasse seien, um das auf einen Schlag fast verdoppelte öV-Angebot zu bezahlen. Dass ein guter öV die Standortattraktivität positiv beeinflusst und deshalb auch mehr Steuereinnahmen fliesen, wird man auch im Glarnerland merken.

hs/wo

Luzern: Ärger mit Automaten

Pro Bahn Zentralschweiz (PB ZCH) kreidet Information und Kundenfreundlichkeit der neuen Passepartout-Automaten mit Bildschirm an.

Die im Gebiet des Tarifverbundes Passepartout aufgestellten Billettautomaten sorgen für Gesprächsstoff, Medienauftritte und Ärger bei den Ticket lösenden Passagieren. Wütende Zwiesprache mit dem Automaten, Schimpfwörter oder auch mal ein Stoss gegen diese Maschinen sind keine Seltenheit. Andere geben entnervt auf und fahren wohl schwarz.



Passepartout-Automat ohne Plan. Bild: kb

Welche Zone?

Der Wechsel vom Strecken- zum Zonenbillett verlangt ein Umdenken. Deshalb wurde von Benutzerseite von Beginn weg ein Plan am Automaten gefordert, sodass klar wird, welche Zone für das gewünschte Ziel zu lösen ist. Ohne diesen wird dies fast unmöglich. Unergründlich bleibt, weshalb solche Übersichten an den SBB- und Zentralbahn-Automaten und in den Bussen angebracht sind, nicht aber an den Passepartout-Automaten. Die VBL hat erst auf Intervention von PB ZCH hin versprochen, bis Ende Juni Abhilfe zu schaffen und dies auch nachprüfen.

Entwerten?

Wer oft unterwegs ist, hat vor der Fahrt seine Mehrfahrtenkarte zu entwerten. Bei der Bahn gibt's orange Entwerterkästchen, in Luzern sind diese im Bus angebracht. Bequemer

wäre es, wenn die neuen Automaten auch mit Entwertern ausgerüstet wären, Entwerten beim Warten auf den Bus.

Der Seniorenrat der Stadt Luzern und PB ZCH sind deshalb schon bei der Direktion der VBL vorstellig geworden. Diese hat versprochen, die Automaten bei den wichtigsten Haltestellen bis Mitte Jahr damit auszurüsten. Jetzt soll's bis nach den Sommerferien soweit sein, man lässt die Kunden sich gedulden. Die mit Entwerter auszurüstenden 50 Automaten entsprechen knapp 20% aller Installationen. PB ZCH findet dies klar ungenügend und fordert die Nachrüstung aller Automaten, zumal gemäss einer VBL-Umfrage dies von 2/3 befürwortet wird.

Retourbillette?

Nein! Ausser auf der Touch-Screen-Fläche als Werbung(!)

findet sich kein Hinweis auf Retourbillette im Automaten. Erst wer sich auf www.vbl.ch/Billette und Abo schlaumacht, kommt zur Information, dass die Zonenbillette während der aufgedruckten Zeitspanne für unbeschränkt viele Fahrten, also auch für eine Hin- und Rückfahrt, in der entsprechenden Zone gültig sind. Auch im Erklärungsprospekt zu den Automaten findet sich kein Hinweis, obschon diese Tarifregelung für Einzelbillette erst im Dezember 2009 eingeführt wurde.

Allgemein muss festgestellt werden, dass die Informationen für die Ticketlösung recht dürftig sind. Z. B. fehlt ein Hinweis zu Billetten für Fahrräder. Ganz einfach: Ein 1/2-Preis-Ticket lösen! Aber woher soll man das wissen?

Guter Rat

Lapidarer Rat der öV-Verantwortlichen an die Passagiere zum Zonensystem: Die bedienten Verkaufsstellen geben Auskunft und die Transportunternehmungen bieten auf Anfrage Hilfe an (sofern sie denn offen sind; Red.). Rat von PB ZCH an die öV-Verantwortlichen: Bitte nehmt die Anliegen der Automatenbenützer ernst! Wir setzen uns weiterhin für die Optimierung der Automaten ein und erwarten, dass die VBL wirklich handeln. kb

Bravo und Merci!

Am 18. 5. im Zug 1960, 7.36 ab Zürich nach Basel aufgeschnappt.

Bei der Billettkontrolle fragt eine liebenswürdige ältere Dame den Zugchef nach der Minibar. Der Dialog:

Er: Leider kommt keine, doch gleich der nächste Wagen ist der Speisewagen.

Sie: Ich mag den Speisewagen nicht und kann auch nicht gut im fahrenden Zug gehen.

Er: Ich hole Ihnen doch schnell etwas. Nimmt Bestellung für Café-Gipfeli auf, verschwindet und bringt Tablett mit dem Gewünschten zurück. Sie bezahlt die fünf Franken und möchte mit Trinkgeld aufrunden.

Er: Nein, nein – dies ist doch selbstverständlich. Lassen Sie das Tablett nachher ruhig stehen, ich bringe es zurück.

Ein grosses Bravo und Merci an Zugchef P. Ingold. Solche Aufmerksamkeiten machen das tägliche Zugfahren zur Freude.

Karin Blättler



Nicht nur Bereitschaftsmeldung und Billettkontrolle sind beim Zugpersonal gefragt. Bild: SBB

Leserbrief So nicht im Autozug

Unser Mitglied H. Hölz aus Rüfenacht BE ist bitter enttäuscht von den Liegewagen im Autozug Lörrach-Hamburg und dem Kundendienst von DB-Autozug. Die oberen Liegen können nur über eine Aufstiegshilfe (in den benutzten Wagen offenbar defekt) erreicht werden, Leitern seien nicht vorgesehen. Für über 70-jährige Personen eine Prozedur, die mit einem Rippenbruch endete. Trotz Bean-

standung im Zuge konnten keine andern Plätze zugewiesen werden. Die nachfolgende Reklamation via Bahnhof Gümligen, SBB-Personenverkehr, DB Dortmund wurde nach sechs Monaten mit einer falschen Antwort sowie drei Genussscheinen à € 5.– für die nächste Reise «erledigt». DB-Autozug ist eigentlich für einen tadellosen Service bekannt, offenbar nicht immer. pbs

In die Freizeit mit der Bahn

Mit Bahn, Bus, Tram zur Arbeit ist Alltag. Mit der Bahn auf die Skipiste, ins Museum oder zum Europapark – seit zehn Jahren schreibt das Freizeitunternehmen der Bahnen eine Erfolgsgeschichte.



RailAway Chef René Kamer auf seiner Lok.

Bild: RA

RailAway feiert ihren 10. Geburtstag und bietet vergünstigte Kombiangebote für Tagesausflüge mit dem öV an. Die ganze Schweiz und das nahe Ausland zu attraktiven Preisen in Musicals, Museen, Freizeitparks, Zoos, an Sportstätten, auf Skipisten, zum Wandern und zu Aussichtszielen wie Sän-

tis, Pilatus oder Rochers de Naye.

Um das Jubiläum gemeinsam mit den Benützerinnen und Benützern des öffentlichen Verkehrs zu feiern, fährt RailAway mit einer unterhaltsamen Freizeiterlebniswelt durchs Land und macht Halt bei den beliebtesten touristischen Partnern. Alle Gäste, welche mit einem RailAway-Kombi anreisen, erhalten ein Überraschungsgeschenk.

Scharfe Preise

Bei der Fahrt zu Ausflugszielen steht der öV in scharfer Konkurrenz zum Auto. Kinderschar, Freizeitutensilien, Hund und viel Krimskrams, alles lässt sich leicht verstauen. Zudem geht die Fahrt ja z. B. von Hinwil zum Sea Life nach Konstanz. Da schlagen doch höchstens Benzin und Parkplatz aufs Porte-

monnaie. Für unsere vierköpfige Familie, Vater mit Halbtaxabo plus 3 Kinder mit Juniorkarte, kostet dieser Ausflug am 24. Juli lediglich 79 Franken.

Für scharfe Rechner lohnen sich während des ganzen Jahres die 75 vielseitigen Erlebnisangebote pur. Ob Gelegenheitsbahnfahrer zum vollen Tarif, Halbtaxler oder Familien mit der Juniorkarte, alle profitieren von grosszügigen Rabatten auf der Bahnfahrt und für die Zusatzleistungen kommen auch Generalabonnenten in den Genuss von speziellen Vergünstigungen.

Lok zum Jubiläum

Wie der Vater dem Sohn zum Geburtstag eine Märklin-Lok schenkt, so hat die Mutter SBB der Tochter RailaWay zum Zehnjährigen eine Lok geschenkt. Die Taufe fand im Verkehrshaus statt. Seit Kurzem hat das VHS eine eigene Bahnhaltestelle und die diesjährige Ausstellung zu 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz dürfte nicht nur Väter und Söhne in ihren Bann ziehen. PBS gratuliert RailAway zum Geburtstag und wünscht weiterhin viel Erfolg, denn die Bahn punktet auch für Ausflüge, nicht nur fürs Pendeln. **dut**

Freizeiterlebniswelten 2010

17. und 18. Juli	Swissminiatur Melide
24. und 25. Juli	Sea Life Konstanz
31. Juli und 1. August	Europapark Rust
14. und 15. August	Musée olympique Lausanne
18. und 19. September	Zoo Basel

Churchill, Knie und Cie. am Kaeserberg

Die Chemins de fer du Kaeserberg CFK, eine grosse Modellbahn-Schauanlage im Norden Freiburgs, sind gut unterwegs. Die ersten 12 Besuchermonate überzeugen: 60 Publikumstage und 110 Events (Firmen-, Vereins- und Privatanlässe, je mit Catering nach Mass) und mehrere Tausend zufriedener Gesichter.

Im topmodernen Designer-Bau bei Freiburg entdecken immer mehr staunende Besucherinnen und Besucher die minuziöse Darstellung des Schweizer Alltagslebens der 90erjahre von Marc Antiglio. Etwa den Wochenmarkt oder die am Bushalt Wartenden. Die Klettergruppe, den Alphornbläser und den Alpabzug. Der Surfer, die Blasmusik oder die grosse Rallye am Pass. Nicht zu vergessen der Circus Knie, der vollständig, mit Nashorn, Giraffe und allem Drum und Dran in St. Jakobstadt gastiert.

Im Mietshaus an der Tramstrasse wird eben eine Waschmaschine geliefert, und vor

dem Restaurant Trais Fluors gönnt sich das Küchenteam einen Schwatz.

Daneben wird die Bahnwelt am Kaeserberg laufend bunter:

Neu rollen der Churchill-Pfeil, einige Mirages und Swiss-Express-Züge, verschiedene Krokodile, ein Churer Vorortspindel und – zum Bahnjubiläum

der Unesco-Welterbe-Strecke – der Bernina-Express hat seinen Auftritt in Granges Paccot. Bis alle 87 Züge vorbeigefahren sind, vergeht rasch eine Stunde. Ein kleiner didaktischer Aufbau veranschaulicht wie die CFK-Anlage im Massstab 1 : 87 aufgebaut wurde.

Ein CFK-Besuch – den PBS als lohnenden Bahnausflug bestens empfehlen kann – beginnt zwingend auf www.kaeserberg.ch. Nur so sind Reservationen und Billette erhältlich. Aber Achtung, diese einmalige Bahnminiaturwelt ist nur an speziellen Tagen im Monat geöffnet. Ab Freiburg mit Bus TPF Richtung Givisiez. **pd/pbs**



Bild: CFK

Schwelgen mit den drei C in der Normandie

Unbekannt, doch nur zwei Bahnstunden von Paris entfernt, bietet sich die Normandie für Ausflügler, Geniesser oder Ferienreisende an. Die Gastronomie wird von den drei C geprägt. Eine Entdeckung ist die Gegend wert – auch mit Bahn, Bus und Tram.

Von Paris-St-Lazare aus sind Rouen mit dem *Train-Express-Régional* (TER) in einer Stunde, Le Havre oder Caen in zwei Stunden erreichbar. Für Städtereisende ein lohnender Tagesausflug in die Normandie.

Rouen und Le Havre

Rouen, «die Stadt mit hundert Glockentürmen», besticht durch die intakte Altstadt und ihr kulturelles Erbe. Grosse Maler wie Monet und Gauguin haben hier ihre Sujets gefunden. So erstaunt es nicht, dass 2010 im Kunstmuseum eine weltweit einzigartige Ausstellung von Impressionisten gezeigt wird. Verwinkelte Altstadtgassen, Herrschaftshäuser und die gotische Kathedrale mit dem höchsten Turm Frankreichs wechseln in bunter Folge mit kleinen, aber feinen Bistros ab.

Ganz anders das während des Krieges zerstörte Le Havre. Dessen Stadtzentrum wurde in einer Parforceleistung in den Fünfzigerjahren unter der strikten Leitung des Architekten Auguste Perret wiederaufgebaut. Der erste Eindruck gemahnt an Plattenbauten. Die architektonische Konsequenz und Eleganz des Stadtzentrums wird erst auf den zweiten Blick sichtbar, ein einmaliger Zeuge, nicht aus dem Mittelalter, sondern aus dem letzten Jahrhundert. Die Stadt an der Mündung der Seine lebt auch von den Gezeiten des Meeres, ihrem Hafen und den nahe gelegenen weiten Stränden.

Beide Städte lassen sich bestens mit dem Velo erkunden – in Rouen gibt's einen öffentlichen Leihservice. Zudem existiert ein gut organisiertes städtisches Busnetz. Rouen ist nach Nantes und Grenoble die dritte französische Stadt, welche die Strassenbahn – unter dem Na-



Glockenturm in Rouen. Geführt durch eine Mittelschiene, aber auf Pneurädern – so verkehrt der Trambus Twisto in Caen. La vache de la rasse normande und die Apfelbäume für Cidre und Calvados prägen das Pays d'Auge.

Bilder HJ.Egger

men Metrobus – wieder eingeführt hat. Auf drei Hauptlinien verkehren spurgeführte Busse, eine effiziente Low-Cost-Lösung für einen attraktiven öV.

Nicht nur für Gourmets

Bei den drei C – Cidre, Calvados, Camembert – sind wir im Lande der kulinarischen Köstlichkeiten, im Pays d'Auge, südlich von Le Havre angekommen. In der leicht gewellten Landschaft, durchzogen von Hecken, erfreuen stattliche Kühe, Apfelbäume und kleine Dörfer das Auge. Nach althergebrachtem

Rezept wird der vergorene Apfelsaft, der Cidre, hergestellt, daraus der Calvados gebrannt, und noch gibt es kleine Dorfkäsereien, welche solche Köstlichkeiten wie Livarot oder eben Camembert herstellen mit der Auszeichnung AOC. Schon Asterix und die Gallier sollen sich hier die Bäuche vollgeschlagen haben. Nicht besser geht es dem eiligen Freizeitreisenden, wenn er sich an einer *table normande* niederlässt.

Abschliessen lässt sich der Besuch der Normandie mit einer Kurzvisite in Caen. Auch

das eine Stadt, die im Kern nach dem Krieg wieder aufgebaut wurde und sich durch das Nebeneinander von modernen und alten Bauten auszeichnet. Zwei weitere Stichworte: Les tripes à la mode de Caen für Liebhaber von deftigen Innereien sollten Sie nicht verpassen, so wenig wie öV-Enthusiasten sich eine Fahrt mit dem Bus-Tram entgehen lassen.

Eine Kurzvisite im Mai hat uns bestätigt, dass die Normandie durchaus einen Abstecher von Paris aus oder gar eine Ferienreise wert ist. **wol/dut**

Unergründliches Griechenland

Die Finanzkrise hat ein grelles Licht auf Hellas, eigentlich das südlichste Land des Balkans, geworfen. Auch die griechischen Bahnen – Trainose – in staatlicher Hand präsentieren Unerklärliches, wie auf einer Ferienreise im April 2010 erkundet werden konnte.

Stehen geblieben

Das griechische Bahnnetz wird vom 19. direkt ins 21. Jahrhundert katapultiert. Bis vor Kurzem waren alle Linien meist einspurig und nicht elektrifiziert. Der «Hauptbahnhof» Athen-Larissa gleicht noch heute mit vier Gleisen einem Landbahnhof in den Fünfzigerjahren. Der Peloponnes ist durch ein Meterspurnetz erschlossen, auf dem zwar IC und zeitweilig Nachtzüge verkehrten. Alles mit recht dünnem (ausgedünntem?) Fahrplan.

S-Bahn vom Feinsten, aber ohne Fahrgäste

Jetzt wird gebaut. Elektrifizierte Schnellstrecken für 160, teilweise 200 km/h Geschwindigkeit. Die Meterspur vom Piräus via Athen nach Korinth ist einer doppelspurigen, elektrifizierten Hochleistungsstrecke gewichen. Zwischenstationen mit Nebengleisen zum Anhalten, damit Express- oder Güterzüge überholen können. Auf dem Linienast Richtung Athener Flughafen verkehren sogar



S-Bahn am Flughafen-Bahnhof von Athen.

U-Bahn (80 km/h) und S-Bahn (160 km/h) im Mischbetrieb, gesichert durch ETCS. Alles vom Feinsten. Eine Rückfrage bei einem namhaften Schweizer Verkehrsexperten ergab, dass sich die Streckenkapazität zwischen der alten unelektrifizierten Meterspurbahn und der als Ersatz neugebauten Hoch-

leistungs-Express-Linie um das 60-fache (!) auf 12 000 Passagiere pro Stunde erhöht. Sicher angemessen für die 5-Millionen-Metropole von Athen, wo schlechte Luft und Autokolonnen zum Alltag gehören. Andere S-Bahn-Manager in Europa können von solchen Ausbauten nur träumen.

Triebfahr(steh)zeuge

Allerdings wird an diesen Strecken schon seit mehr als 10 Jahren gebaut, fast alles sollte auf die Olympiade (2004!) fertig sein. Ausser dem elektrifizierten Flughafenzubringer (mit lediglich fünf fünfteiligen El-Desiro-Triebzügen befahren) ist die ganze Linie noch in sehr



Patras: HB und Fährbahnhof mit Meterspur-IC-Zug aus Diakoto.



Athen HB mit IC nach Thessaloniki, GTW nach/von Korinth.

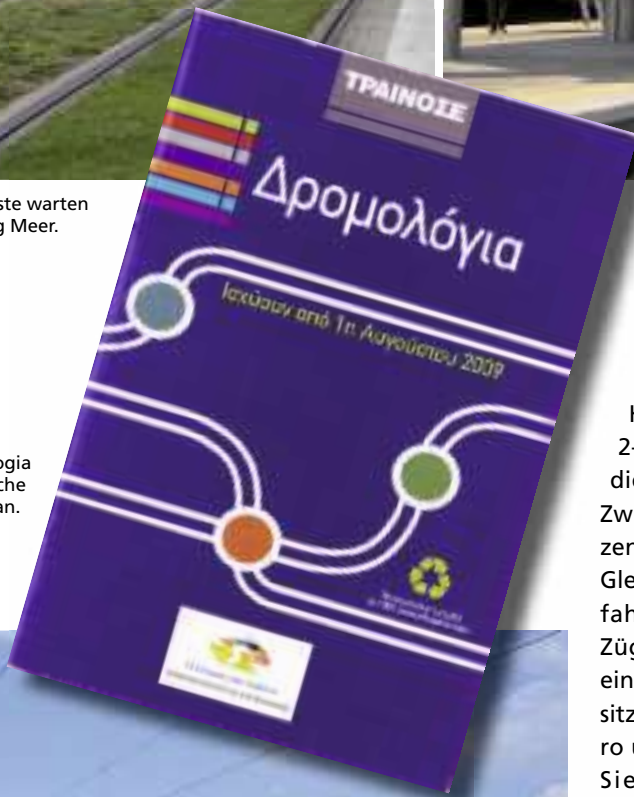


Athen: Wenig Fahrgäste warten auf das Tram Richtung Meer.



Korinth. Hinten GTW-Normalspur nach Athen, vorne GTW-Meterspur aus Nauplia.

Dromologia der griechische Fahrplan.



Loks BR 120 und Desiro-Triebwagen abgestellt in Larissa.

unterschiedlichen Baustadien. Richtung Peloponnes fahren im Stundentakt Kompositionen von 2-3 Stadler-Diesel-GTW, die sich exakt an den Zwischenstationen kreuzen, denn es wird nur ein Gleis der Doppelspur befahren. Doch welche Züge werden dereinst eingesetzt? Trainose besitzt heute nur 20 El-Desiro und in Thessaloniki 30 Siemens-Eurosprinter Loks BR 120, nebst den erwähnten 17 Diesel-GTW und einem unzureichenden Bestand an weiteren Dieselloks und -zügen. Dabei sind etliche Triebfahrzeuge wegen mangelndem Unterhalt eher Stehzeuge. Acht Diesel-Desiro wurden

nach Jahren des Herumstehens als überflüssig veräussert. Wie und ob auf diesen Linien je stündlich 10 000 Passagiere unterwegs sein werden, bleibt schleierhaft. Ganz besonders wenn man die Verliebtheit der Griechen mit ihrem Auto kennt. Nur in Moskau sei die Dichte an Porsche-Carreras grösser als in Athen.

Reportage

Mehr zu den griechischen Bahnen und dem – offensichtlich nur mässig genutzten – Athener Nahverkehr wird als Reiserportage später auf der Homepage von Pro Bahn publiziert. Wer sich informieren will, sei auf www.trainose.gr oder das vollständige Bahnkursbuch inklusive Auslandverbindungen (in griechischer Schrift) von ganzen 22 Seiten verwiesen.

Kaspar P. Woker

Biel–Meroux–Paris

Der TGV Rhin-Rhône und der Zubringer aus dem Jura schon bald in Fahrt.

Lautsprecheransage in Biel: «Gleis 6, Regional-Express nach Delsberg–Pruntrut–Belfort, mit Anschluss in Meroux auf den TGV nach Paris-Lyon». Meroux, schon mal gehört? Dieses kleine Dorf liegt hinter der Ajoie und dürfte ab Dezember 2012 zum wichtigsten Umsteigeort werden, für alle, die von Biel, Solothurn und dem Jura an die Seine möchten.

Doch wichtige Bahnhöfe erhalten grosse Namen: «Belfort-Montbéliard TGV». Hier und in Besançon TGV (mit Anschluss aus La Chaux-de-Fonds) entstehen die beiden Unterwegshalte am TGV Rhin-Rhône, welcher im Dezember 2011 in Betrieb

gehen wird. Ein Jahr später soll die ehemalige rein französische Zubringerstrecke zum Lötschberg, Belfort–Pruntrut, wieder in Betrieb gehen. Direkte Züge Italien–Lötschberg–Belfort–Paris wie nach 1920 wird's keine mehr geben. Dafür stündliche oder halbstündliche RE-Züge aus Biel nach Belfort. Bis Delle verkehren sie schon heute auf Betreiben des Kantons Jura. Dieser steht als treibende Kraft hinter der Auferstehung dieser seit 20 Jahren vergessenen Linie und der Bund wird sich im Rahmen der HGV-Anschlüsse mit einem namhaften Betrag an diesem 100 Mio. Euro teuren Projekt beteiligen.

Bienen und eine Brücke

Kürzlich konnten sich Schweizer Journalisten über den Baufortschritt des TGV Rhin-Rhône ins Bild setzen. Wohl noch bei keiner TGV Linie wurde so viel unternommen, um die Natur nicht zu beeinträchtigen. Über weite Strecken führt das Trasse durch Felder und Wälder, weit und breit kein Haus. Aber Überwinterungsgebiete von Fledermäusen, Moore mit seltenen Lurchen, Vogelbrutgebiete und Blumenwiesen für Bienen wurden akribisch erfasst sowie Schutz- oder Renaturierungsmassnahmen vorgenommen. Das Gesetz wollte dies so. Trotz allem brausen Züge bereits

neun Jahre nach der Erteilung der *déclaration d'utilité publique*, der Bestätigung des volkswirtschaftlichen Nutzens, über die Gleise. So viel Rücksicht wie auf die Natur wurde auch auf eine das Trasse kreuzende, nur noch von seltenen Güterzügen befahrene, Nebenlinie genommen. Treuherzig erklärte uns der pensionierte RFF-Ingenieur, da hätten sie mal eine Brücke projektiert, die könnte vielleicht nützlich sein. Kaum gebaut, wird die Brücke verbreitert und erhält zwei Gleise plus Perron, denn hier in Meroux entsteht der zukünftige TGV-Bahnhof. Umsteigen trockenen Fusses in drei Minuten, bequemer als in Basel. Der einst sollen Paris mit acht, Lyon mit fünf, Marseille und Zürich je mit drei TGV-Verbindungen von Belfort-Montbéliard aus verbunden sein. Gerade mal 2½ Stunden dauert dann die Reise von Pruntrut nach Paris. Es bleibt nur zu hoffen, dass die SBB im Dezember 2012 besseres Rollmaterial für diesen TGV-Zubringer einsetzt als die unrenovierten NPZ, welche heute von Neuenburg aus zum TGV nach Frasné verkehren. Details unter www.belfortdelle.fr.

Zürich–Basel(Meroux)–Paris

Über die neue TGV-Linie werden inskünftig auch die Verbindungen aus Basel-Mulhouse mit 320 km/h fahren, sodass die Seine vom Rheinknie aus in drei Stunden zu erreichen ist. Die Eidgenossenschaft beteiligt sich finanziell an dieser TGV-Strecke durch den Jura, welche später mit je einem Ast zur Umfahrung von Dijon und bis nach Lyon ergänzt wird. Basel liegt dannzumal keine fünf Stunden mehr von Marseille entfernt. Die Bahn wird noch attraktiver für Reisen in Frankreich.

Kaspar P. Woker



In Meroux ist der Bahnhof Belfort-Montbéliard TGV im Bau; unten TGV nach Paris oben RE nach Biel. Die TGV-Linie im Bau. Nicht mehr lange endet der RE in Delle am Prellbock.

Warm anziehen und Feuer löschen

Delegiertenversammlung von PBS in Uster/Bauma wählt neues ZV-Mitglied.



Präsident Edwin Dutler führt zügig durch die Versammlung, während der rasende Reporter Ausschau hält nach einer heissen Story mit der Dampflokomotive, die das Bahnbord anzündet und auch wieder löscht.

Bilder: hr

Diese beiden Gegensätze haben die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz geprägt. Zum einen herrschten am 19. April in der historischen Lokremise Uster eher kühle Temperaturen und zum andern musste der Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) gleich zweimal anhalten, um ausgebrochene Böschungsbürnde sofort zu löschen.

Delegiertenversammlung

Der Stadtpräsident von Uster, Martin Bornhauser, brachte den Teilnehmern seine Stadt und die Erschliessung mit der Bahn näher. Der Zentralvorstand bleibt mit einer Ausnahme in der alten Zusammensetzung bestehen. Für den zurückgetretenen Johann Holenweg, Sektion Espace Mittelland, wird neu Andreas Theiler von der gleichen Sektion Einsitz nehmen. Karl-Peter Naumann überbrachte Grüsse des deutschen Schwesterverbandes Pro Bahn und führte aus, dass die Zusammenarbeit zwischen den Ländern und Bahnen im internationalen Verkehr nach wie vor verbesserungswürdig sei. «Wäre der Kontakt so eng und so gut wie zwischen Pro Bahn Schweiz und Pro Bahn Deutsch-

land, wären die meisten Probleme gelöst.»

Pullover fassen

«Pro Bahn Schweiz müsse sich im Hinblick auf kommende Tarifierhöhungen warm anziehen» – so die Aussage von SBB CEO Andreas Meyer gegenüber Edwin Dutler, Präsident PBS. Künftig sollen die Bahntarife jährlich der Teuerung angepasst und um drei bis vier Prozent steigen. Dass auch die Passagiere ihren Anteil an die Kosten der Eisenbahn zu leisten haben sieht auch PBS ein. Zu berücksichtigen ist aber, dass die Bahn gegenüber dem individuellen Verkehrsmittel von Haus zu Haus

nach wie vor wesentlich langsamer ist, als das Auto. Deshalb ist bei künftigen Tarifierhöhungen Augenmass angesagt, sonst ist damit zu rechnen, dass sich der Modal Split zu Gunsten der Strasse und zu Ungunsten der Umwelt verlagert.

Gemütlich unterwegs

Den Abschluss der Delegiertenversammlung bildete eine Reise mit dem Dampfbahnverein DVZO nach Bauma im Tösstal, wo die Gesellschaft von Gemeindepräsidentin Marianne Heimgartner herzlich begrüsst wurde.

**Pressecommuniqué PBS
20.4. zu DV und Tarifen**

Zürich: Besichtigung NEAT

Pro Bahn Zürich lädt zu einer Besichtigung der NEAT-Baustelle in Erstfeld ein, Samstag, 13. November, morgens. Interessierte melden sich bitte schriftlich oder per mail bei Régis Maget, Affolternstrasse 81, 8050 Zürich, regis.maget@man.eu. Jugendliche ab 14 Jahre sind willkommen, die Teilnehmerzahl ist auf 20 Personen beschränkt, Anmeldeschluss 15. September 2010.

Basel: Präsentation Herzstück

Pro Bahn und IGÖV präsentieren an einer öffentlichen Veranstaltung das Herzstück der Regio-S-Bahn Basel. Es referieren Regierungsrat Dr. H.-P. Wessels, BS, und Peter Scheidegger, Ingenieur und Koordinator dieses wichtigen Ausbauschrittes der S-Bahn in der Region. Montag, 21. Juni, 20 Uhr im Gundeldinger-Casino, Basel, Tellplatz. Interessenten sind herzlich eingeladen.

Junge Kräfte bei Pro Bahn Zürich

Der Präsident, Urs Schaffer, leitete seine erste Mitgliederversammlung mit grosser Kompetenz. Sein Jahresbericht ist klar und überzeugend. Besprechungen mit ZVV und SBB über Fahrplan, Transportmittel, Dienstleistungen, Finanzierungsprobleme und vieles mehr waren wichtige Grundpfeiler unserer Tätigkeiten. Das Engagement von PBZ für die Abstimmung «Zwei Züge pro Stunde» zeigte klar, dass die Gemeinden, welche davon noch nicht profitieren am meisten Jastimmen erbrachten. Dem Stand der Bauarbeiten der Glattalbahn gingen wir in einer Exkursion nach (siehe InfoForum 1/10).

Verjüngung

Als ganz junges Vorstandsmitglied wurde Christian Porenta gewählt. Er ist bestrebt, die junge Generation für Pro Bahn zu gewinnen. Jean-Pierre Baebi beliebte als neuer Kassier. Der bisherige, Gerhard Bohli, wurde durch den Zentralpräsidenten, Edwin Dutler, für sein langjähriges und vielseitiges Engagement im Vorstand und in den Fachressorts eindrucksvoll gewürdigt. Mit grossem Applaus dankte ihm die Versammlung. Der Wettbewerb Schifffahrts-Erlebnisse ergab als beste Lösung, dass es in zwei Tagen möglich ist, mit 30 verschiedenen Verbindungen auf Schweizer Gewässern zu navigieren.

Junge VBZ

Zwei junge Referenten stellten anschliessend ihren Aufgabenbereich bei den VBZ vor. Sabina Düringer, Stellvertreterin Leiter Technik, sprach über Aufgabenbereich und Entwicklung der VBZ, während Marco Erni von seiner Ausbildung bis zur Teilnahme an der Berufsweltmeisterschaft in Kanada berichtete. **Se**



Rolf Widler und Robertus Laan von Jungfrau-Tours plädieren zusammen mit Andreas Theiler (Mitte, neues Mitglied ZV) für den TGV von Interlaken nach Paris.

Pro Bahn Espace Mittelland touristisch

Im Umfeld der Mitgliederversammlung der Berner Sektion von PBS fand die Idee, eine TGV-Verbindung ins Oberland zu verlängern, grossen Widerhall in den Medien.

Erstmals in der Geschichte von Pro Bahn Espace Mittelland fand diese Versammlung am 13. März im Oberland statt. Gleich hinter den Perrons des Bahnhofs Interlaken Ost befindet sich das Zentrum der Dampfbahn Ballenberg. In dieser speziellen Ambiente genossen die rund zwanzig Anwesenden zwei spannende Referate von touristischen Anbietern aus der Region.

Sie beleuchteten das Thema, weshalb Interlaken dringend einen TGV-Anschluss nach Paris braucht. Dank geschickter PR war diesem schon im Vorfeld ein grosses Echo in der regionalen Presse beschieden. Nicht wegen französischen Touristen, die es kaum ins Berner Oberland drängt, noch wegen der einheimischen Bevölkerung, die nach Paris reist. Nein, es ist das Potenzial der asiatischen Gäste, welche auf ihren Europareisen

von direkten und schnellen (Bahn-)Verbindungen ausgiebig Gebrauch machen. Da Interlaken die direkte Zugsanbindung an den Flughafen Zürich verloren hat, nur noch per ICE mit Frankfurt verbunden ist, bietet sich ein Ersatz zum Flughafen in Paris-Charles de Gaulle direkt an. Warum nicht den TGV Bern-Paris entsprechend verlängern? Vielleicht eine Utopie, aber wenn zwei komplett verschiedene Gruppen – Touristikkreise und Pro Bahn Schweiz – das gleiche Thema beackern, so stellt sich der Erfolg vielleicht trotzdem ein. Den Versuch zu wagen, war es auf jeden Fall wert.

Aus dem Gebäude mit den Schätzen der Dampfbahn ging es auf dem Weg zum Mittagessen durch die Werfthalle des Schiffsbetriebs Berner Oberland; einmalig die Möglichkeit, das Dampfschiff «Lötschberg»

im Trockendock auch von unten bestaunen zu können. Nach dem Einblick ins Tourismusgeschäft war dies ein Einblick in die Eingeweide eines stolzen Zeugen der industriellen Schaffenskraft unserer Vorfahren.

Nach dem Essen auf dem Motorschiff «Brien» an der Anlegestelle in Interlaken fand der offizielle Teil ebenfalls dort statt. Die statutarischen Geschäfte waren schnell erledigt, es standen weder kontroverse Themen noch spannende Wahlen an. Interessant war, dass sich der Kassier dank dem guten Rechnungsabschluss dafür einsetzte, PB EM solle im laufenden Jahr mehr Geld ausgeben mit dem Ziel, neue Mitglieder zu finden. Dieser Gedanke wird mit der grossen Standaktion der Sektion am erstmalig durchgeführten Dampffestival Interlaken von Mitte Mai sofort umgesetzt. **at**

Gönner Pro Bahn

Gemeinden, Firmen, Transportunternehmungen und Organisationen schätzen die Arbeit von Pro Bahn. Als Gönnermitglieder (CHF 500.– pro Jahr) unterstützen sie uns. Der Gegenwert: Vorzugstarif für Inserate im InfoForum.

BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



gs graphic-studio

Ihre Fullservice-Agentur für Print + Web, Corporate Design, Marketing + Beratung.

Gemeinden

- BL: Läuelfingen, Tecknau
- GR: Klosters-Serneus
- TG: Frauenfeld
- ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Rafz, Rüti, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Ostschweiz aktiv

Pro Bahn Ostschweiz hat ihre diesjährige Mitgliederversammlung in Landquart abgehalten. Die Regularien passierten anstandslos, sodass dem Referat von Thomas Kuchler, neuer CEO der SOB, umso mehr Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Mit der kommenden S-Bahn St. Gallen dehnt diese Bahn ihren Aktionsradius überdurchschnittlich aus und wird auch in Sargans anzutreffen sein. Ein grosses Lob für die komfortable Ausstattung der 1.Klasse in den Flirt-Triebzügen geht an die SOB. Eine rege Diskussion entspann sich zum Thema Beteiligung der Reisenden an den steigenden Kosten für Infrastruktur, Unterhalt und neues Rollmaterial. Der allgemeine Tenor dazu: grundsätz-

lich ja, aber nicht einseitig – auch die öffentliche Hand hat ihr Scherflein beizutragen.

Werner Glünkin, öV-Verantwortlicher des Kantons Graubünden, betonte anschliessend die Wichtigkeit der Nebenlinien als Zubringer, um den halbstündlichen IC-Zügen nach Zürich die Nachfrage zu sichern.

Dies führt zu den weiteren Aktivitäten der Ostschweizer Sektion, der Eingabe an die kantonalen Behörden im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2011. Trotz dichtem Fahrplan finden sich Verbesserungsmöglichkeiten zwischen Zürich, Ziegelbrücke und Chur/Buchs SG, auf der St. Galler Linie und im Raum Kreuzlingen.

Die Eingaben sind auf www.pro-bahn.ch/content/Sektionen/Ost zu finden. **pb cho**



André Guillaume und Willi Rehmann von PB NWCH am Bahnhoffest in Aesch BL.

Querer 68er

Der BLT-Bus 68 verkehrt quer zu den Reiseströmen nach Basel. Von Flüh über Hofstetten, Ettingen bis zum Bahnhof Aesch. Schnellste Verbindung zwischen hinterem Birsigtal und Birstal, im Halbstundentakt und mit guten Anschlüssen

nach Basel, Laufen, Delsberg. Das wollte gefeiert sein. Am Bahnhoffest von Aesch BL am 21. April war Pro Bahn Nordwestschweiz mit einem Stand dabei, informierte über ihre Aktivitäten und konnte gleich einige neue Mitglieder gewinnen. Merci für den Einsatz.

pb nwch

Kontakte

ZENTRALVORSTAND
Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstr. 19, 8953 Dietikon
T 044 741 49 90; M 079 401 05 40
edwin.dutler@swissonline.ch

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

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

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

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

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

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

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen.

«Ich verstehe die starken Preiserhöhungen bei den Halbtaxabos nicht»

gibt Kurt Schreiber, Vizepräsident PBS, an einem Panelgespräch bei der SBB zu den Tarifmassnahmen ganz klar zu verstehen.

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz oder **werben Sie Mitglieder** für Pro Bahn Schweiz – beide profitieren. Allen Neumitgliedern schenken wir den ersten Jahresbeitrag und wer mindestens drei neue Mitglieder wirbt, erhält als Geschenk eine Tageskarte 1.Klasse.

Anmeldung mit Talon – einsenden an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich oder direkt auf www.pro-bahn.ch



- Ich bin von Pro Bahn überzeugt. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.
- Ich / Wir melden folgende Personen als Mitglied von Pro Bahn an.

Vorname / Name _____
 Adresse _____
 PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

- Einzelmitglied, CHF 45.–
- Studenten, CHF 20.–
- Gemeinden, CHF 200.–
- Partnermitglied, CHF 25.–
- Vereine / Verbände, CHF 100.–
- Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–

- Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.

Damit Bahnfahren Spass macht.

Stadler Rail Group
Ernst Stadler-Strasse 1
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Telefon +41 (0)71 626 21 20
stadler.rail@stadlerail.com
www.stadlerail.com



Zeit sich näher zu kommen zwischen der Schweiz und Paris

TGV Lyria, Nähe erleben.
Zusammen direkt ins Zentrum von Paris, bequem und entspannt.
Schöne Geschichten beginnen immer mit einer Reise...

Paris: bis zu 17 Hin- und Rückreisen täglich,
ab Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich.

www.tgv-lyria.com

© Alexis Armand / TGV Lyria

TGV Lyria

Reisen in Harmonie

TGV Lyria, Mitglied von  Railteam