



Bild: Sörenberg Flüeli Tourismus

Hoch hinaus

**Sommerliche Vorschläge zur Entdeckung der Schweizer Bergbahnen
ÖV als Alternative zum Auto: Die Erklärung Europäischer Fahrgäste**

Schwerpunkt „Bergbahnen/Seilbahnen“ ab Seite 3



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

Den Ballonblick gewinnen

Dieser Ratschlag wird gegeben, wenn Probleme über den Kopf wachsen. In die Höhe steigen und von dort aus den Überblick gewinnen. Alles erscheint dann sehr klein. Es muss ja nicht unbedingt ein Ballon sein, auch mit Bergbahnen ist dies möglich, zwar sieht man so nicht kleine Probleme, aber schöne Landschaften, fast wie aus einem Luftballon.

Ende Jahr gehen wieder einmal die Billettpreise in die Höhe. Wären aber die Preise so hoch wie heute, wenn das Volk wie bei den Motorfahrzeugsteuern darüber abstimmen könnte? Die Antwort lautet eindeutig „Nein“. Wenn schon Preiserhöhungen, dann mit Augenmass, was im vorliegenden Fall nicht geschehen wird und wogegen Pro Bahn Schweiz folgerichtig protestiert hat.

Reisen ins Ausland können je nach Situation zu Abenteuern verkommen, die nicht geschätzt werden. Der Europäische Fahrgastverband hat dazu Regeln verabschiedet, die hier vorgestellt werden.

Prendre de la hauteur

C'est ce qu'il convient de faire lorsqu'on est dépassé par un événement. Prendre de la hauteur afin de reconsidérer une situation dans son ensemble. Et c'est alors que les choses apparaissent plus petites. Pas besoin pour cela de monter à bord d'une nacelle. C'est aussi possible avec un train de montagne. En altitude, on apprécie les beaux paysages et les problèmes restent invisibles. Presque comme à bord d'un ballon.

D'ici la fin de l'année, les prix des billets aussi grimperont. Les tarifs seraient-ils aussi élevés qu'ils le sont actuellement, si le peuple pouvait se prononcer comme sur les impôts de la circulation? La réponse est de toute évidence «non». Si augmentation il y aurait, ce serait sans doute avec une certaine mesure. Ce qui ne sera pas le cas en l'occurrence et ce qui a suscité les protestations de Pro Rail.

Selon les cas, des voyages à l'étranger peuvent se révéler de véritables aventures, parfois désagréables. Un chapitre qui a conduit la Fédération Européenne des Voyageurs (EPF) à adopter certaines, que nous vous dévoilons dans ce numéro.

Vedere dalla prospettiva di una mongolfiera

Quando siamo attornati da problemi, immaginare di vedere la situazione dalla prospettiva di una mongolfiera è un ottimo consiglio da seguire. Prendere distacco, osservare dall'alto, avere una visione generale. Tutto sembra più piccolo dall'alto di una mongolfiera ma si può ottenere un risultato analogo anche prendendo una ferrovia di montagna e immergendosi nella bellezza del paesaggio.

A fine anno i prezzi dei biglietti saliranno. Se il popolo svizzero avesse votato su questa tematica, come ha fatto per la vignetta autostradale, l'aumento si sarebbe verificato? La risposta è chiaramente: No. Pro Bahn Svizzera ha protestato contro un aumento dei prezzi e ha chiesto che non potendo rinunciare allo stesso non sia eccessivo.

I viaggi in Europa possono tramutarsi in avventure non gradite. La Federazione europea dei viaggiatori (EPF) ha compilato a tal proposito una lista di regole che elenchiamo in questo numero.

Inhalt

Bergbahnen/Seilbahnen

Sommerliche Höhenluft schnuppern	3
Luftseilbahn Sörenberg–Rothorn	4-5
Brienz–Rothorn-Zahnradbahn	6-7
Als Heizer-Stift bei der BRB	8
Unterwegs im Appenzellerland	9
Pilatus: Ein Berg, zwei Bahnen	10-11
Zürich: Aus der Stadt in die Höhe	12
Innovativ: Cabrio der Stanserhorn-Bahn	13

Aktuell

Doppelspur: Kehrtwende in Hergiswil	14
Italien-Verkehr: Licht und Schatten	15-16
Wieder da: Europäisches Kursbuch	17
Im Wortlaut: Erklärung Europäischer Fahrgäste	18
EPF: Interview mit Trevor Garrod	19
Teurer: Bahntarife schlagen erneut auf	19
Frankreich: Wenn die Züge zu breit sind	20

Pro Bahn intern

Delegiertenversammlung in Liechtenstein	21
Sektion Zentralschweiz:	
Erfolgreiche Jubiläumsveranstaltung	22
Umfrage zu Stehplätzen in Zügen	23

Frontbild: Luftseilbahn Sörenberg–Rothorn
(Bild: Sörenberg Flühli Tourismus)

Impressum

InfoForum 2/2014, Versand: 13. Juni 2014

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, info@pro-bahn.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

Gerhard Lob (gl)
cp 361, 6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Karin Blättler, Romeo Degiacomi, Edwin Dutler, Hans Rothen, Hans Schärer, Kurt Schreiber, Cornelia Schmid, Urs Schaffer, Andreas Theiler

Bilder

Pressendienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Postfach 6364, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout

mbDesign Marco Bernet, Konzept und Gestaltung
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2014: 11. September 2014
Inserate- und Redaktionsschluss: 20. August 2014
InfoForum 4/2014: 11. Dezember 2014
Inserate- und Redaktionsschluss: 19. November 2014



Dolder-Zahnradbahn in Zürich: In knapp sechs Minuten von der Hektik der Stadt ins Dolder-Erholungsgebiet.

Bild: Urs Schaffer

Bequem in die Höhe

Der Sommer ist die beste Saison, um die Vielfalt der Schweizer Bergbahnen zu erkunden.

Gerhard Lob Was eigentlich sind Bergbahnen? Die Frage erscheint rhetorisch, doch sie ist es nicht. Denn nicht alle Bahnen in den Bergen sind Bergbahnen. Zumindest aus technischer Sicht. Das Historische Lexikon der Schweiz hält dazu fest: „Die technische Definition schliesst reine Reibungsbahnen (Eisenbahnen) aus und beschränkt sich auf Bahnen mit gemischtem Adhäsions-/Zahnrad- oder reinem Zahnrad-Antrieb sowie auf Schienenseil- und Luftseilbahnen, wobei darunter auch nichttouristische Bahnen fallen.“

Es ist denn auch Absicht dieser Ausgabe des InfoForums, den Blick auf solche Bergbahnen zu lenken. Im Gegensatz zum Thema „SBB und Personentransport“, das mittlerweile fast täglich in irgendeiner Form in der Presse abgehandelt wird, ist der Blick auf die Bergbahnen wesentlich sporadischer. Gelegentlich finden Geschäftsabschlüsse den Weg in die Tageszeitungen, so im Februar, als die Jungfraubahn-Gruppe mitteilte, dass sie 2013 den Verkehrsertrag um 5,6 Prozent auf 121,5 Mio. CHF steigern konnte. Urs Kessler, CEO der Jungfraubahnen, erhielt für das Jahr 2013 Vergütungen von 635 000 Franken (brutto, inklusive Arbeitgeberbeiträge) plus einen Bonus von 114 000 Franken als Nachhaltigkeitsprämie. Mit diesen Bezügen macht Kessler bald schon SBB-Chef Andreas Meyer Konkurrenz. Doch nicht alle Bergbahnen sind so auf Rosen gebettet wie die Jungfraubahnen.

Das gilt etwa für die nie elektrifizierte Brienz Rothorn Bahn, der das InfoForum in dieser Ausgabe besonders viel Platz einräumt. Wer dort einmal als Heizer schnuppert, weiss, was die dortigen Lokführer leisten, auch wenn sie dafür keine fürstlichen Saläre einkassieren. Doch nur dank ihres Einsatzes und dem Willen, eine mehr als 100-jährige Tradition fortzuführen, sind solche Angebote noch möglich.

Spitzenreiter Wallis und Graubünden

Viele Standseilbahnen sind heute ganz normaler Teil der öffentlichen Verkehrsmittel. erinnert sei hier etwas an die Polybahn in Zürich oder die Bahnhof-Funicolare in Lugano. Auch Seilbahnen können über die touristische Nutzung hinaus öV-Anbindungen für die einheimische Bevölkerung darstellen. Für das nicht per Strasse angebundene Rasa im Tessiner Centovalli ist die Seilbahn beispielsweise – abgesehen vom Fussmarsch – die einzige Möglichkeit, ins Tal beziehungsweise zurück ins Dorf zu kommen.

Apropos Seilbahnen: Am 15. Juni 2012 waren in der Schweiz 659 Anlagen eidgenössisch konzessioniert und 1090 Anlagen kantonal bewilligt (Schlepplifte und Kleinseilbahnen), insgesamt also 1749 Standseilbahnen, Pendelbahnen, Umlaufbahnen und Schlepplifte (ohne Kleinskilifte und Förderbänder). Gut die Hälfte davon sind Schlepplifte, rund ein Fünftel der Anlagen zählen in technischer Hinsicht zu den

Umlaufbahnen (fixe und kuppelbare Sesselbahnen, Kabinenumlaufbahnen, 3-Seil-Umlaufbahnen und der Spezialtyp Funitel).

Der grösste Teil der Anlagen steht in den Kantonen Wallis (25 Prozent) und Graubünden (19 Prozent), gefolgt vom Kanton Bern und der Zentralschweiz (je 15 Prozent). Alle Bahnen zusammen überwinden eine Strecke von über 1750 Kilometern und eine Höhendifferenz von rund 500 Kilometern.

Die steigende Bedeutung des Umweltschutzes macht sich auch bei den Seilbahnen spürbar. Seit gut 30 Jahren werden keine neuen und vorher unberührten Regionen mit Transportanlagen mehr erschlossen. Die letzten Neuerschliessungen von Wintersportgebieten fanden 1979 in Saas Fee und 1981 in Evolène statt. Umstritten sind aber auch neue Bahnen in bereits erschlossene Gebiete. Dies zeigt die harte Auseinandersetzung in Grindelwald zum V-Projekt der Jungfraubahnen mitsamt einer neuen Gondelbahn zum Eigergletscher, die für das dortige Skigebiet von Bedeutung ist.

In diesem InfoForum können wir nur ein Schlaglicht auf einen ganz kleinen Teil des gewaltigen Angebots an Schweizer Bergbahnen werfen. Doch es soll für den bevorstehenden Sommer eine Anregung sein, um von diesem – keineswegs selbstverständlichen – Angebot Gebrauch zu machen. Denn für viele Bahnen ist die Saison nur kurz. Wir wünschen gute Fahrt!

Der Sommer nimmt an Bedeutung zu

Die Luftseilbahn Sörenberg–Rothorn ist integrativer Bestandteil des neuen Angebots „Der schönste Weg von Luzern nach Interlaken“.

Andreas Theiler Am südlichen Ende der UNESCO-Biosphäre Entlebuch wird der höchste Gipfel des Kantons Luzern von einer Luftseilbahn erschlossen. Der imposante Abschluss eines Gebiets, das mit all seinen Qualitäten bei der Schweizer Bevölkerung immer noch zu wenig bekannt ist. Dabei hat die Biosphäre in ihren Strukturen genau das geschaffen, was im hiesigen Tourismus als der Königsweg zum neuen Kunden hin gezeichnet wird, ein Destinationsmanagement. So wird die Luftseilbahn seit rund drei Jahren im Marketingpool Entlebuch–Biosphärenzentrum vermarktet.

Karl Lustenberger, Direktor Bergbahnen Sörenberg AG, weiss über die Geschichte, die Stärken und Schwächen der Bahn genau Bescheid: „Wir sind stolz, dass im Jahre 1970 unser Brienzler Rothorn erschlossen wurde. Im Winter haben wir damit eine gewisse Schneesicherheit, aber die Bewirtschaftung im Sommer wird immer wichtiger. Das hängt damit zusammen, dass wir die Beschneidung der Anlagen im Dorf ausgebaut haben. Sörenberg ist ein Familienort, und die Pisten rund ums Dorf sind dafür besser geeignet als das Gebiet Rothorn–Eisee. Nun müssen die Gäste also nicht mehr dorthin ausweichen, wenn die natürlichen Schneeverhältnisse im Dorf ungenügend sind.“

Verschiedene Philosophien

Während im Winter das Brienzler Rothorn nur von Norden her erschlossen ist, ist im Sommer eine Rundreise möglich. Das neueste Produkt lautet: „Der schönste Weg von Luzern nach Interlaken“. Die Vermarktung des Ausflugs Luzern–Sörenberg–Rothorn–Brienz–Interlaken läuft ab diesem Sommer im schweizerischen Markt über RailAway. Im Visier haben die beteiligten Bahnen aber auch den ausländischen Touristen, der nicht extrem unter Zeitdruck steht und sich ein paar Stunden mehr für einen abwechslungsreichen Weg zwischen zwei grossen touristischen Zentren gönnt.

„Es war nicht einfach, dieses Produkt zu entwickeln, weil verschiedene Unternehmen darin eingebunden sind; auch am Berg sind wir ja zwei ganz unterschiedliche Gesellschaften. Unsere beiden Sitze sind verkehrsmässig – nicht aber über die Luftlinie – sehr weit voneinander entfernt und stehen sinnbildlich für verschiedene Philosophien, angefangen bei unserer Zwei-Saison-Bahn gegenüber der Ein-Saison-Bahn auf der andern Seite.“

Luzern ↔ Interlaken

Der spektakulärste Weg zwischen den beiden bekannten Tourismusorten führt mit öffentlichen Verkehrsmitteln über das Brienzler Rothorn.

Das neueste Angebot für diesen Sommer ist die vorgestellte Langsam-Reise aus dem einen ins andere weltbekannte Touristenzentrum. Unterwegs werden alle Verkehrsmittel, die den öV in der Schweiz ausmachen, benützt: Normalspur-Eisenbahn, Postauto, Luftseilbahn, Dampfbahn und Schiff. Die Rückreise zum Ausgangspunkt ist mit der Zentralbahn in weniger als zwei Stunden in der schnellsten Variante möglich.

Ideal wird das Ganze mit einem Mittagshalt auf dem Brienzler Rothorn kombiniert, wo zwei verschiedene Restaurants auf Gäste warten. In rund fünf Stunden kann so ab dem 7. Juni bis gegen Ende Oktober eine spannende Reise gemacht werden, die auch für Kinder geeignet ist.

Für die Fahrt mit den beiden Bahnen zum Rothorn-Gipfel gibt es leicht ermässigte Kombibilletts, mit dem Regionalpass Berner Oberland oder dem Tellpass ist die Fahrt gratis. Das Angebot wird auch als Ganzes über RailAway buchbar sein.

Weitere Informationen unter www.soerenberg.ch und www.brb.ch



Die Postauto-Haltestelle „Sörenberg, Rothornbahn“ liegt direkt bei der Talstation der Luftseilbahn.

Gemeinsam ist aber beiden Gesellschaften, dass sie wirtschaftlich immer zu kämpfen hatten. In Sörenberg kommt in der Geschichte der Bahn noch eine eminent politische Komponente dazu. Die Anfänge der Sportbahnen fürs Skifahren im Dorf wurden von den örtlichen Bauern, also der CVP, initiiert. Die Luftseilbahn dagegen – sie war in ihren Anfängen eine selbstständige Gesellschaft, bevor sie als Tochter in die Bergbahnen Sörenberg AG eingebunden wurde – wurde aus dem liberal-freisinnigen Lager angestossen.

„In den frühen Siebzigerjahren war das ein grosser Krieg zwischen den beiden Gesellschaften. Die Brienzler befürchteten, die günstigere Luftseilbahn grabe ihnen ihre Gäste ab, und es brauchte recht viele Jahre, bis das Verhältnis ein freundschaftliches wurde. Dieses wurde dadurch besiegelt, dass jeweils ein Verwaltungsrat aus der andern Gesellschaft gewählt wurde. Leider liess man diese ungeschriebene Regel einschlafen.“

Talstation näher am Dorf

Die drei Betriebe, welche es seinerzeit in und um Sörenberg gab, fusionierten später. Die Bergbahnen im Dorf hatten immer rentiert und eine Dividende zahlen können, ganz im Gegensatz zur Rothornbahn. Das war zuerst ein Hindernis für eine mögliche Fusion; heute hält die AG rund 93% der Aktien der LSBR. Juristisch ist die Luftseilbahn noch unabhängig, im täglichen Betrieb ist sie mit dem gemeinsamen Management voll in die Bergbahnen AG eingebunden. Davon merkt der Gast natürlich nichts.

Da die Konzession in ein paar Jahren ausläuft, haben sich die Verantwortlichen grundsätzliche Gedanken gemacht, wie der Betrieb weitergehen soll. „Unser Projekt sieht eine neue Linienführung vor, weil wir heute im Winter das Skigebiet nur über einen rund dreihundert Meter langen Tunnel unter dem Gipfel erreichen. Die Talstation soll näher ans Dorf Sörenberg verschoben werden, und auf dem Gipfel möchten wir neu auf der Ost- statt wie heute auf der Westseite ankommen. Das Konzessionsgesuch haben wir eingereicht.“

Wie sieht nun das tägliche Geschäft konkret aus? Rund 95 Prozent der Passagiere stammen aus der Schweiz. Ins internationale Geschäft hat sich die Luftseilbahn nie eingelassen, weil die Mittel für eine sinnvolle Bearbeitung fehl-



Ab Sörenberg-Schönenboden gelangt man mit der Luftseilbahn in rund 10 Minuten auf das Briener Rothorn.

Bilder: Sörenberg Flühi Tourismus

ten – „und in Sörenberg haben wir zu wenig Hotelbetten. Die Gäste müssten also aus Luzern kommen, und da ist die Konkurrenz von Rigi, Pilatus, Titlis und Stanserhorn viel zu stark.“ Im Winter ist übrigens das Zehnfranken-Billett für Fussgänger ein Hit; es wurde entwickelt, um den Umsatz im firmeneigenen Restaurant auf dem Gipfel anzukurbeln.

Wenig attraktives Gruppengeschäft

Die Entwicklung ging vom dominanten Wintergeschäft, wie oben beschrieben, hin zu einer gleichmässigeren Auslastung über Sommer und Winter. „Sörenberg lebt nach wie vor zu 80 Prozent vom Wintergeschäft; die Rothornbahn dagegen erwirtschaftet heute rund 40 Prozent im Sommer.“ Der Schweizer Markt ist ausgereizt, zusätzliche Gäste müssten aus dem Ausland kommen. „Dem steht aber im Moment noch der ungünstige Euro-Kurs entgegen. Deutsche, welche sogar ein Haus oder eine Wohnung in Sörenberg hatten und damit zu den Stammkunden gehörten, verliessen die Schweiz, weil sie es

sich nicht mehr leisten konnten. Dafür ziehen die Zahlen der Holländer wieder an.“

Das Gruppengeschäft ist wenig attraktiv. Werden die Gäste per Bus nach Sörenberg geführt, und möchten sie eine abwechslungsreiche Rundfahrt machen, so bedeutet das sehr viele Leerkilometer für den Car von Sörenberg nach Brienz. „Das war der Ausgangspunkt für meine Überlegung, diese neue Tour von Luzern nach Interlaken ausschliesslich mit dem öV anzubieten.“ Karl Lustenberger verhehlt nicht,

„Sörenberg lebt nach wie vor zu 80 Prozent vom Wintergeschäft; die Rothornbahn dagegen erwirtschaftet heute rund 40 Prozent im Sommer.“

dass für ihn die BLS ein sehr guter und verlässlicher Partner ist – „ausser beim Rollmaterial im Entlebuch“. Matchentscheidend dürfte hier sein, dass sich die RE Luzern–Bern und umgekehrt in Schüpfheim kreuzen, aus beiden Richtungen also optimale Anschlüsse aufs Postauto nach Sörenberg bestehen.

Wichtig zu wissen: „Wir sind im Halbtaxbereich. Es gab vor einigen Jahren Strömungen bei Bergbahngesellschaften, dort auszusteigen. Wir sagten uns damals, das sei nicht der richtige Weg, denn wir betrachten uns als Teil des öffentlichen Verkehrs. Unser Schweizer Gast erwartet, dass wir ihm diese Vergünstigung bieten. So frustrieren wir den Gast nicht, und wir erhalten ja etwas aus dem Halbtax-Pool zurück.“

Zum Schluss eine Bekräftigung: „Wenn wir ausländische Gäste fragen, wie sie die Schweiz charakterisieren, so werden schöne Berge, Schokolade, Uhren sowie ein öV, der tickt wie eine Uhr, aufgezählt. Deshalb können wir uns als Bergbahn nicht davon ausschliessen.“

Mit Voldampf auf den Gipfel

Die Brienz Rothorn Bahn ist nie elektrifiziert worden. Das macht ihre Einzigartigkeit aus.

Andreas Theiler 1892 ging die Zahnrad-Bahn aufs Brienz Rothorn in Betrieb, und auf wundersame Weise entging sie in den folgenden Jahrzehnten der allgemeinen Entwicklung hin zu elektrisch betriebenen Eisenbahnen. Heute betrachten wir dies als grosse Chance; seinerzeit war es eine Folge der ausbleibenden Gäste zur Zeit des ersten Weltkrieges und dessen Folgejahre.

Simon Koller, der seit rund zehn Jahren tätige Direktor der Brienz Rothorn Bahn, erwähnt beiläufig in einem ausführlichen Gespräch im Frühling, dass er jeweils schmunzelt, wenn er Nachrichten von Beratungsbüros erhält, sie könnten seiner Firma helfen, Strom zu sparen. Der einstige Nachteil ist heute zu einem unschlagbaren Verkaufsargument geworden, und daran soll sicher nichts geändert werden.

Das Rothorn ist ein Gipfel, der ein wenig abgesetzt vom übrigen Alpenbogen aufragt. Aus diesem Grund sieht der Besucher die imposante und sonst nirgends erreichte Zahl von 693 anderen Berggipfeln, wenn die Sicht gut ist. Der Berg war also lange vor der bahnmässigen Erschliessung bereits als etwas Besonderes be-

kannt. Aufstiege waren von den beiden Seiten her möglich, die jetzt durch zwei verschiedene Bahnen erschlossen sind, von Sörenberg (siehe vorhergehender Artikel) wie von Brienz aus.

Nichts für den eiligen Gast

Innert rekordverdächtiger fünfzehn Monate wurde damals die Strecke gebaut, welche noch heute – und zum Teil mit Material aus den Anfangsjahren – befahren wird. „Die Fahrt dauert dagegen heute nur noch eine Stunde, weil in den Dreissigerjahren von Nassdampf- auf Heissdampf-Betrieb umgestellt wurde und so weniger Zeit fürs Betanken mit Wasser nötig ist“, erklärt Simon Koller. „Für uns ist es fast ein Glücksfall, dass der Gipfel von zwei so unterschiedlichen Bahnen erreicht werden kann. Der eilige Gast – der Gleitschirmflieger zum Beispiel, der möglichst schnell in der Luft sein will – wählt die Luftseilbahn, der Geniessergast kommt zu uns und erklimmt den Berg in altväterischer Weise. Das ist nämlich ein Erlebnis für alle fünf Sinne.“

„Geht es denn nicht schneller?“, würde er trotzdem manchmal von Gästen gefragt. Doch ist das Rothorn offensichtlich nicht Ziel von ge-

hetzten Touristen, die Europa in acht Tagen „erledigen müssen“. „Genau das, was in unserer schnelllebigen Zeit wieder gefragt ist, bieten wir dem Gast: Nicht den schnellen Bergausflug, sondern ein Bergerlebnis.“

Auf einen für den Gast unsichtbaren Aspekt dieser Philosophie des Bergerlebnisses macht Simon Koller aufmerksam. Die elf Dampflokomotiven aus drei Generationen werden im Winter gewartet, und zwar ist jeder Lokführer für seine Maschine verantwortlich; das nennt sich Titularsystem. Es würde also keinen Sinn machen, die Leute nur für die Sommersaison anzustellen und sie im Winter an eine andere Bahn in der Nähe auszuleihen. „Es braucht spezifisches Wissen, und wer seine Maschine im Winter pflegt, kann sie im Sommer ganz anders fahren.“

Reisen mit Stil

In einer normalen Sommersaison fährt die Bahn rund 150 Tage; im letzten Jahr waren es nur deren 128. Die Passagiere kommen zu rund 60 Prozent aus der Schweiz, weitere 20 Prozent aus dem süddeutschen Raum – „wenn der Euro ein anständiges Verhältnis bietet“ –



Die grosse Dampflokomotive unterwegs zum Gipfel.

Bild: BRB

und die restlichen 20 Prozent aus der übrigen Welt; asiatische Gäste machen etwa 8 Prozent aus. Gezielte Marketinganstrengungen in den Golfstaaten führen langsam zu einem Erfolg in diesem Segment: „Sie kommen als Grossfamilie, fragen nicht nach dem Preis und kommen überwiegend am Nachmittag, sind also für uns sehr gute Gäste. Sie füllen damit die Lücke der Schweizer, denn diese fahren nach 13 Uhr nicht mehr auf den Berg.“

Das naturgemäss beschränkte Marketingbudget erlaubt keine grossen Sprünge; China zum Beispiel ist deshalb kein Thema. Kürzlich kam aber eine Anfrage aus Indien. Hervorgehoben wurde, dass Reisen mit Stil angestrebt wird, also in einer individuellen und ruhigen Atmosphäre. Sie möchten nicht inmitten von fünftausend andern Reisenden sein. „Da haben wir mit unseren maximal 1400 Reisenden, die wir pro Tag aufs Rothorn hochfahren können, natürlich einen klaren Vorteil. Nebenbei bemerkt: Wir sind immer mehr eine Alternative für Touristen, welche am Vormittag das Jungfrauoch besuchen und am Nachmittag etwas anderes tun möchten als in Interlaken zu shoppen.“

Rund 80 Prozent der Reisenden sind individuell unterwegs. „Ebenfalls rund 80 Prozent fahren mit dem Auto zu uns, wobei diese Zahl eine Schätzung ist; 2006, als dies zum letzten Mal exakt erhoben wurde, waren es 60 Prozent.“ Im laufenden Jahr wird nun wieder eine Untersuchung zum Reiseverhalten gemacht.

Erstaunliche 92 Prozent der Gäste kaufen ein Retourbillet, nur ein ganz kleiner Teil nimmt die Bergstation also zum Ausgangspunkt einer Wanderung. „Auch das ist ein Indiz, dass wir heute ein Geniesserberg sind.“ Dazu gehört, dass die Gäste nicht mehr so früh in Brienz ankommen wie damals, als eher eine Bergfahrt und anschliessend eine Wanderung auf dem Programm standen. Früher standen die Leute bereits um 7.30 Uhr Schlange, das hat sich heute nach hinten verschoben. Deshalb bietet die Bahn seit einigen Jahren einen attraktiven Tarif für den ersten Zug um 8.36 Uhr und kann so die ersten zwei Kurse viel gleichmässiger auslasten. So entfällt meistens auch der vorher immer nötige Zusatzzug um 9.40 Uhr.

„Schnell gibt es natürlich eine Schmerzgrenze für Preisdifferenzierung. Wir erhalten

ja überhaupt keine Abgeltungen und sind auf gute Billetterträge angewiesen. Deshalb machen wir die allgemeine Aktionitis nicht mit. Neben dem „0836 Ticket“ ist fürs allgemeine Publikum die Gratisfahrt am Geburtstag die einzige Marketingaktion.“ Die Brienz Rothorn Bahn kann so ihre Betriebskosten in einem normalen Jahr aus den Billetterträgen decken; für die Instandhaltung der Infrastruktur gibt es einen Gönnerverein.

Der aktivste Weg von Luzern nach Interlaken

„Wir überlegen uns dagegen, wie wir den asiatischen Gast, der auf dem Weg von Luzern nach Interlaken ist, zu uns holen können. Dazu bieten wir den Umweg über Sörenberg an. Auf diese Weise lernt der Tourist sämtliche Arten des öffentlichen Verkehrs der Schweiz kennen. Zuerst der Zug, dann das Postauto, anschliessend die Luftseilbahn, beim Abstieg die Dampfzahnradbahn, und schliesslich ist das letzte Stück auch mit dem Schiff zu machen. Der Aufbau dieses Produkts braucht natürlich seine Zeit; wir haben es letztes Jahr zum ersten Mal vermarktet.“

Dampfwürstblummler: Die Heizerwürstli, welche im Dampfkessel der historischen Lokomotive zubereitet werden, sind ein Publikumsrenner. Lokführer Kurt Amacher. Bild: Gerhard Lob



Damals schrieb man lieber Französisch als Deutsch: Die älteste Lok (Nummer 5) aus der SLM Winterthur. Bild: Gerhard Lob



	Technische Daten	Données techniques	Technical Data
49 (49 kg/m) type of Y-sleeper Item	Sparweite 800 mm Kategorie Feldbahn Antriebsart Dampf auf Zahnstange (im Original) zu Adhäsionsfahren, wo die Kuppel auf den Schienen überträgt wird, hier haben die Schienen einen Tropfen- und Ständer-Profile In den 1930er Jahren wurde auf die Ständerprofile mit dem Jahre 1892 für die ersten 100 Jahre in Gebrauch werden. Als Daten im Jahre 1930, die Dampfbetrieb der Brienz Rothorn Bahn AG, die Bauzeit war ein	Four gauge Category Steam locomotive	Four gauge Light railway Adhäsion und im Original auf Zahnstange, wobei die Kuppel überträgt wird. In den 1930er Jahren wurde auf die Ständerprofile mit dem Jahre 1892 für die ersten 100 Jahre in Gebrauch werden. Als Daten im Jahre 1930, die Dampfbetrieb der Brienz Rothorn Bahn AG, die Bauzeit war ein
ers per km of line red quarter over off-set struction rigidity	Spannweite 800 mm Kategorie Feldbahn Antriebsart Dampf auf Zahnstange (im Original) zu Adhäsionsfahren, wo die Kuppel auf den Schienen überträgt wird, hier haben die Schienen einen Tropfen- und Ständer-Profile In den 1930er Jahren wurde auf die Ständerprofile mit dem Jahre 1892 für die ersten 100 Jahre in Gebrauch werden. Als Daten im Jahre 1930, die Dampfbetrieb der Brienz Rothorn Bahn AG, die Bauzeit war ein	Four gauge Category Light railway Adhäsion und im Original auf Zahnstange, wobei die Kuppel überträgt wird. In den 1930er Jahren wurde auf die Ständerprofile mit dem Jahre 1892 für die ersten 100 Jahre in Gebrauch werden. Als Daten im Jahre 1930, die Dampfbetrieb der Brienz Rothorn Bahn AG, die Bauzeit war ein	Four gauge Light railway Adhäsion und im Original auf Zahnstange, wobei die Kuppel überträgt wird. In den 1930er Jahren wurde auf die Ständerprofile mit dem Jahre 1892 für die ersten 100 Jahre in Gebrauch werden. Als Daten im Jahre 1930, die Dampfbetrieb der Brienz Rothorn Bahn AG, die Bauzeit war ein

Putzen, schmieren, schaufeln

Mit dem Heizerkurs der Brienz Rothorn Bahn lässt sich der Traum verwirklichen, auf einer echten Dampflokomotive mitzufahren und mitzuarbeiten.

Gerhard Lob Es ist 7.30 Uhr am Morgen, als wir im Depot der Briener Rothorn Bahn ankommen. Lokführer Kurt Amacher und Heizer Christian „Chrigel“ Flück sind schon längst am Werk. Lokomotive Nummer 5 dampft, die Kohle glüht im Feuerungskessel. Die beiden Männer sind alte Hasen im Geschäft. Kurt arbeitet bereits seit 34 Jahren für die BRB, Chrigel seit 16 Jahren. In Heizer-Workshops lassen sie Gäste regelmässig an ihrer Arbeit teilhaben. Und natürlich ist man hier gleich „duzis“.

Wir haben unsere Arbeitskleidung angelegt, eine schwarz-blaue Schutzkleidung und eine schwarze Lokführer-Kappe. Die Kleidung ist keine Spielerei, denn bei dieser Arbeit wird man schmutzig. Russ, Öl, Fett, heisser Dampf, Schweiss. Nach wenigen Minuten befinden wir uns unter der Lok. Kurt zeigt die Details der Maschine, die 1891 bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur gebaut wurde, zuerst von unten. Es ist die älteste Lok im RBR-Fahrzeugpark. Er kennt jede Schraube, jede Niete. Lokführer stehen hier nicht nur im Führerstand, sondern pflegen, warten und revidieren ihre Maschinen eigenhändig. Putzen und schmieren steht dabei ganz oben im Pflichtenheft. Auch der Heizer-Stift muss gleich Hand anlegen: Putzen und schmieren. Ein Kilo Öl verbraucht eine Dampflok pro Fahrt für die Zylinder, ein weiteres Kilo für die Maschine und noch ein Kilo ist Spurkranzöl.

Nach eineinhalb Stunden Vorbereitung geht es los. Lok Nummer 5 wird aus dem Depot gefahren und begibt sich auf die Bergstrecke. Sie schnaubt und zischt. Zuerst muss noch Wasser geladen werden, dann wird Kohle eingefüllt. Dank eines neuen Systems rattern 180 Kilo Kohle über einen Trichter in nur sieben Sekunden in den Behälter im Führerstand – Kohle aus Polen, die über den Rheinhafen Basel nach Brienz geschafft wird.

Diese Ladung reicht bis nach Planalp, dem Ziel unserer heutigen Reise. Für die gesamte, 7,6 Kilometer lange Bergfahrt bis zum Gipfel braucht die Lok 250 Kilo Kohle und 1800 Liter Wasser; für die Talfahrt dann nur noch ein wenig Kohle und Wasser, damit das Feuer nicht erlischt. Die Lok schleicht mit einem Höchsttempo von 8 Stundenkilometern bergauf.

Neben Lokführer Kurt und Heizer Chrigel gibt es kaum Platz im Führerstand. Doch nun ist der Moment gekommen, damit der Heizer-

stift zur Tat schreitet. Beim Öffnen des Kessels schlägt einem eine enorme Hitze entgegen. Mit der Schaufel wird die Kohle gefasst und möglichst schnell in die Glut befördert. „Mehr nach links“, sagt Chrigel. Denn die gleichmässige Verteilung der Kohle ist wichtig. Alle 250 Meter muss nachgelegt werden.

Auf der Planalp werden die Anstrengungen belohnt – mit einer Wurst, erhitzt im heissen Wasserdampf der Lok. Dann wird natürlich geputzt und geschmiert, bevor es wieder bergab geht. Für uns geht das Erlebnis nach einem

halben Tag bereits zu Ende; für die professionellen Lokführer und Heizer steht hingegen die Saison bevor. Diese Arbeit, das wird klar, ist eine harte Arbeit. „Wenn es im Sommer heiss wird, arbeiten wir bei Temperaturen bis 60 Grad, da kommst du schon ans Limit“, sagt Lokführer Bruno Zurbuchen.

Informationen zu den Heizer-Workshops mit Daten und Anmeldeformularen auf www.brienz-rothornbahn.ch. Schnupperkurs 1 Tag CHF 400.–, Anfänger- und Fortgeschrittenkurs 4 Tage CHF 1350.–.



Lokführer Kurt Amacher (oben) und Heizer Chrigel Flück bringen den Heizer-Stift wohlbehalten nach oben. Bilder: Gerhard Lob

Ostschweizer Aussichten

Die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen präsentiert sich in einem neuem Design. Auch andere Bergbahnen im Appenzellerland haben etwas zu feiern.

Cornelia Schmid Seit Mitte April 2014 sind die Sanierungsarbeiten bei der Bergbahn Rheineck–Walzenhausen abgeschlossen. Eine Grossrevision am Wagenkasten und Fahrwerk verlangten für die Zeit ab November 2013 den Betrieb auszusetzen und mit Ersatzbussen aufrecht zu erhalten. Die umfassende Sanierung des Zahnradfahrzeuges war der Grund für die Einstellung des Bahnbetriebes. Die Appenzeller Bahnen nutzten zudem die Gelegenheit dem „Walzhousebähni“ – wie es im Volksmund genannt wird – ein neues Rot aufzutragen.

Das Zahnradbremssystem wurde den neuesten Vorschriften angepasst und das Wageninnere sanft aufgefrischt. Passend im Rot der Appenzeller Bahnen wird sie nun jährlich mit wechselnden Schlagworten bestückt. Gestartet wird im Mai mit dem Thema „Aussichten“, welches ebenfalls das Jahresmotto von Schweiz Tourismus ist.

Seit 2006 ist die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen (RhW) eine Linie der Appenzeller Bahnen AG. Für die Strecke von 1,964 km Länge benötigt die Bahn rund sechs Minuten. Eine technische Eigenart ist die Spurbreite von 1200 mm in Verbindung mit einem Zahnradabschnitt. In den vergangenen Jahren wurden, gemäss Angaben der Appenzeller Bahnen, rund 125 000 Fahrgäste pro Jahr befördert.



Bergbahn Rheineck–Walzenhausen: Neu im Rot der Appenzeller Bahnen..

Bild: zVg

Blick auf den Bodensee

Gerne benutzen Touristen die Strecke für einen Ausflug ins Appenzellerland. So lässt sich ab Walzenhausen das Postauto bis nach Heiden nehmen. Eine interessante und erlebnisreiche Alternative ist eine Wanderung, der sogenannte Witzweg, der die beiden Gemeinden verbindet. Die traumhafte Landschaft mit atemberaubenden Aussichten auf den Bodensee, hinüber in den süddeutschen Raum, aufs Rheindelta und die Bregenzer Bucht ist in etwas mehr als zwei Stunden zu erkunden.

Diese Erlebnisreise lässt sich ab Heiden mit einer 20-minütigen Fahrt hinunter nach Rorschach am Bodensee fortsetzen. Die ursprünglich von der Rorschach–Heiden-Bergbahn (RHB) gebaute Strecke (eröffnet 1875) ist eine 5,6 km lange Normalspur-Zahnradbahn und wurde 2006 wie auch die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen und die Trogenerbahn (TB) mit den Appenzeller Bahnen fusioniert. In den warmen Sommermonaten werden die Züge bei der

„Heidenerbahn“ durch offene Aussichtswagen ergänzt. Natürlich lässt sich diese Strecke auch gut zu Fuss erleben.

Auf dem Weg von Heiden nach Rorschach passiert man die 1200 Einwohner zählende Gemeinde Lutzenberg/Wienacht. Ein wunderschöner Ort mit herrlicher Aussicht über den Bodensee. Jährlich treffen in 9405 Wienacht unzählige Briefe und Postkarten ans Christkind ein. Seit 2002 hat Wienacht keine eigene Poststelle mehr, dennoch wird die Weihnachtspost mit passendem Poststempel beantwortet.

Ein weiteres touristisches Highlight stellen die beiden Luftseilbahnen Brülisau–Hoher Kasten und Jakobsbad–Kronberg dar. Sie feiern in diesem Jahr beide ihr 50-Jahr-Jubiläum. Die 1964 eröffneten Bergbahnen sind heute herrliche Aussichtspunkte über den Alpstein von nah bis fern. Acht Minuten dauert die Fahrt mit der Seilbahn von Brülisau auf den Aussichtsberg Hoher Kasten (1795 m ü.M.). Brülisau ist mit

dem Postauto von Weissbad (Haltestelle der Appenzeller Bahnen) gut zu erreichen. Zwischen Urnäsch und Appenzell liegt in Jakobsbad die Talstation der Kronbergbahn. Der Kronberg auf 1657 m ü.M. ist in acht Minuten zu erreichen. Jakobsbad ist ebenfalls eine Haltestelle der Appenzeller Bahnen. Die „Kastenbahn“ und die Kronbergbahn sind rollstuhlgängig. Beide Seilbahnen veranstalten zum 50-Jahr-Jubiläum Festlichkeiten und bieten diverse Angebote an.

Und zu guter Letzt darf auch die Säntis-Schwebbahn nicht fehlen. In gut 10 Minuten ist der Ausflügler von der Talstation Schwägälp auf dem Säntisgipfel (2502 m ü.M.). Bis zu 690 Personen können pro Stunde in einer Richtung transportiert werden.

Bei der Talstation befindet sich das Hotel-Restaurant Schwägälp. Es ist ganzjährig geöffnet. Dieses und nächstes Jahr fällt das Augenmerk auf den nun in Bau befindenden Neubau, welcher das bisherige Gebäude ablösen wird.

Eine Rundfahrt, die fast ausschliesslich in einer Richtung gemacht wird

Am Pilatus haben die Gäste die Qual der Wahl für die Höhenfahrt: Zwischen der steilsten Zahnradbahn der Welt oder der Panorama-Gondelbahn und Luftseilbahn.

Andreas Theiler In Alpnachstad beginnt der Aufstieg mit der steilsten Zahnradbahn der Welt. Von Kriens aus fährt man an Drahtseilen hängend zum Gipfel. Die Rede ist vom Pilatus, der heute bequem von zwei Seiten aus erreichbar ist. Alle Bahnen sind im Besitz der gleichen Gesellschaft. Diese betreibt zusätzlich verschiedene Nebengeschäfte am Pilatus, zwei Hotels auf dem Gipfel, sieben Restaurants in unterschiedlichen Höhen sowie Verkaufsstellen für Souvenirs, eine Sommerrodelbahn, einen imposanten Seilpark und einen riesigen Spielplatz.

Im Gespräch mit Beat Wälti, Leiter Marketing und Verkauf, kommen wir zuerst auf Gemeinsames und Unterschiedliches der Bahnen zu sprechen. Die Zahnradbahn fährt nur im Sommer (Mitte Mai bis Mitte November), die Gondel- und die daran anschliessende Luftseilbahn sind dagegen das ganze Jahr in Betrieb. Das heisst, dass auch die Gastronomie auf dem Gipfel ganzjährig ihre Gäste verpflegt.

Die Passagierzahlen sind eindrücklich. 2013 wurden total über 620 000 Fahrgäste transportiert, und davon fuhren über 430 000 auf den Gipfel. 75 Prozent dieser Zahl wird zwischen Mai und Oktober generiert. „Eine unserer Herausforderungen ist der Unterschied der Kapazitäten zwischen Sommer- und Ganzjahresbetrieb. In Alpnachstad haben wir aufgrund des verbindlichen Fahrplans eher kleine Kapazitäten, maximal 340 Personen pro Stunde, da wir ja nicht beliebig viele Züge einsetzen können. Die Disposition der Verfügbarkeiten ist also ganz wesentlich. Auf der andern Seite von Kriens aus, vor allem im ersten Stück mit der Gondelbahn, entfällt dieser Planungsteil. Gibt es auf der Reise in dieser Richtung einen Engpass, so dürfte das am ehesten bei der Rückfahrt mit der Zahnradbahn sein“, erläutert Beat Wälti den Punkt, dass der Pilatus grundsätzlich eine Sommerdestination ist.

Der Fokus wurde seit den Neunzigerjahren, als der Skibetrieb aufgegeben wurde, aufs Sommergeschäft gelegt. „Die zweite Herausforderung ist deshalb, in der Nebensaison – und dazu gehört auch der Winter – noch etwas zu wachsen.“ Ein Pfeiler dieser Strategie steht bereits, die Investitionen in die Hotellerie auf dem Gipfel; neben der neuen Panoramagalérie ist der Ausbau der Seminarräumlichkeiten für die-

ses Nebensaisongeschäft wesentlich. „Unsere ersten Erfahrungen seit der Inbetriebnahme der neuen Räumlichkeiten im Jahr 2011 zeigen, dass die Erwartungen erfüllt werden.“

Mehr als eine Bergbahn

„Wir sehen uns nicht ausschliesslich als Bergbahn, sondern auch als Resort.“ Auf den ersten Blick eine etwas befremdende Aussage von Beat Wälti, aber die Erklärung ist einleuchtend: „Wir haben einen Drei-Generationen-Berg“. Der erste Halt ab Kriens ist die Krienseregg, dort gibt es einen sehr grossen Spielplatz. Er ist also der Ort für Familien mit kleinen Kindern. Auf der Fräkmüntegg, eine Stufe höher, stehen der grösste Seilpark der Zentralschweiz sowie eine Sommerrodelbahn bereit; hier kommen mehrheitlich die Familien mit älteren Kindern sowie Gruppen her. Auf dem Gipfel geht es ums Bergerlebnis, wichtig besonders für die ausländischen Touristen. Schliesslich kann nach der Talfahrt in Alpnachstad im siebten Restaurant der Gesellschaft eingekehrt werden.

Das neue Fluggefühl

Die Pilatus-Bahnen investieren rund 18 Millionen Schweizer Franken in eine neue Luftseilbahn von der Fräkmüntegg auf den Pilatus Kulm. Mit dem Pilotprojekt wollen die Schweizer Bergbahnpioniere neue Massstäbe am Drachenberg setzen: Kernstück sind zwei neuartige, aerodynamisch perfekte Kabinen, die dank eines cockpitähnlichen Aufbaus, grossen Fenstern und eines grosszügigen Platzangebots den Passagieren das Gefühl des Fliegens vermitteln. Die Bauarbeiten werden am 1. April 2015 abgeschlossen sein.



„Die Wertschöpfung der Bahn ist naturgemäss der wichtigste Posten, aber die verschiedenen Zusatzerträge sind nicht zu vernachlässigen. Die Struktur unter einem Dach hat weiter den Vorteil, dass wir sehr schnell unsere Produkte anpassen können. Das unterscheidet uns von vielen andern Bahnen. Ein Beispiel gefällig? Wenn wir im Winter eine Fondue-Pauschale anbieten, können wir das Angebot sehr schnell auf den Markt bringen, da wir ausschliesslich die internen Partner begrüessen müssen. Die Gäste kommen rund zur Hälfte aus der Schweiz. Das noch in vielen Köpfen präsente Klischee des Japanerberges von Luzern stimmt also überhaupt nicht mehr. Der asiatische Markt wächst, vor allem der chinesische – mit dem Resultat, dass er heute bereits an dritter Stelle steht. Interessant ist auch, dass an zweiter Stelle die Besucher aus den USA erscheinen; dies ist das Verdienst eines weit zurückreichenden und immer – auch während Schwächeperioden – präsenten Marketings in diesem Land. Deutschland folgt als wichtiger europäischer Markt. „Wir haben also eine gute Mischung zwischen einem soliden Heimmarkt und dem Ausland.“ Der Heimmarkt umfasst interessanterweise vor allem den Nahbereich, das heisst Orte, von denen aus der Fuss des Pilatus innerhalb einer Stunde mit dem ÖV erreicht werden kann. „Dies ist unser Hauptmarkt.“

Geschätzte 20 bis 25 Prozent machen die Goldene Rundfahrt ab und nach Luzern, die auch eine Schifffahrt einschliesst. Dazu kommt die nicht unbeträchtliche Zahl von Gruppenreisenden, die ebenfalls eine Rundreise machen, aber mit dem Bus nach Kriens oder Alpnachstad anreisen und auch so weiterfahren. „Wir merken das deutlich an den Frequenzen der Gondel- und Luftseilbahn, die jeweils im Frühling nach der Eröffnung der Zahnradbahn deutlich ansteigen.“

Zu den Gruppen: Sie machen einen Anteil von aktuell 23 Prozent am Gesamtverkehr aus. Der Vorteil ist, dass sie zu einer passablen Grundauslastung der Bahnen beitragen – sie kommen zur abgemachten Zeit, wetterunabhängig. Der Nachteil ist, dass sie an einem wunderschönen Sommertag das Kapazitätsproblem noch verstärken. „Deshalb limitieren wir ihre Zahl in der Sommersaison. Und wir empfehlen ihnen auch immer, die Reise in der umgekehr-



Wird bald ausrangiert und ersetzt: Die Luftseilbahn Fräkmüntegg–Pilatus Kulm.



Die steilste Zahnradbahn der Welt: Bis 48 Prozent Steigung auf einer Strecke von 4,6 Kilometern.

Bild: Pilatus Bahnen

Im vergangenen Betriebsjahr konnten die Passagierzahlen noch einmal um sechs Prozent gesteigert werden. Dagegen gingen die Frequenzen auf der Krienser Seite leicht zurück.

in Alpnachstad Wartezeiten anfallen, in Kriens nicht. „Da ist etwas in den Köpfen verankert, das wir nicht verändern können.“

125-Jahr-Jubiläum

Beim Lösen des Warteproblems ist die Pilatusbahn führend. Mit der Verlegung der Kassen in Alpnachstad von der Station auf den grosszügig gestalteten Vorplatz konnten die sogenannten Time Tickets geschaffen werden, wenn der Andrang so gross ist, dass Wartezeiten entstehen. Auf diesen Billetten ist die garantierte Abfahrtszeit angegeben. So wissen die Reisenden genau, wie lange ihre Wartezeit sein wird und können dementsprechend zum Beispiel einen Kaffee trinken gehen. „Dies entspannt die Situation wesentlich.“

Die grosse Mehrzahl der Reisenden kommt mit dem Auto zum Berg. Das hat sicher unter anderem mit der wirklich schlechten Erschliessung durch den öV in Kriens zu tun. Zuerst mit einem Bus vom Bahnhof in die Agglomeration zu fahren und dann einen ziemlich steilen Weg von etwa zehn Minuten unter die Füsse zu nehmen, bevor man sich in eine Gondel setzen kann, ist für einen Anbieter dieser Grösse schon aussergewöhnlich. Beat Wälti führt aber überzeugend aus, dass sich dieser Nachteil nur politisch angehen lässt, und das ist naturgemäss herausfordernd.

Die Zahnradbahn feiert dieses Jahr das 125-Jahr-Jubiläum, weshalb verschiedenste Aktivitäten durchgeführt werden. Gleichzeitig, das heisst ab Ende August, wird der Berg wieder zu einer Grossbaustelle: Die Luftseilbahn Fräkmüntegg–Pilatus Kulm wird abgerissen und durch eine komplett neue Bahn mit gleicher Linienführung ersetzt. Für einmal wird also der Winterbetrieb auf dem Gipfel eingestellt bleiben, damit die neue Bahn ab dem 1. April 2015 fahren kann (siehe Kasten).

ten Reihenfolge zu machen, um schlank durch eventuelle Engpässe zu kommen.“

Ein wichtiger Aspekt gerade bei den Gruppenreisen ist, dass wie oben ausgeführt die Hälfte der Reisenden Schweizer sind. Deshalb fühlt sich der Gruppengast auch nicht nur unter Seinesgleichen, sondern empfindet die Fahrt wirklich als ein authentisches Erlebnis in fremden Landen.

Die Zahnradbahn ist und bleibt der Magnet. Im vergangenen Betriebsjahr konnten die Passagierzahlen noch einmal um sechs Prozent gesteigert werden. Dagegen gingen die Frequenzen auf der Krienser Seite leicht zurück. Interessant ist, dass die Rundfahrten praktisch ausschliesslich in einer Richtung gemacht werden, nämlich hinauf mit der Zahnradbahn und hinunter mit Luftseil- und Gondelbahn. Und dies, obschon

Vollautomatik der ersten Stunde

Im Kanton Zürich gibt es diverse Seil- und Zahnradbahnen. Hier eine Auswahl.

Urs Schaffer Die schmalspurige Standseilbahn Rigiblick verkehrt in der Stadt Zürich von der Talstation Rigiplatz auf den Zürichberg. Sie wurde anfangs April 1901 in Betrieb genommen und war die erste vollautomatische, konzessionierte Seilbahn mit Zwischenstationen in der Schweiz. Auf den 385 Metern Streckenlänge werden heute täglich 160 Fahrten durchgeführt. Die maximale Förderleistung beträgt 630 Personen pro Stunde.

Die Dolderbahn stellt als Zahnradbahn eine Verbindung von Zürich-Römerhof auf den Adlisberg her. Zudem dient sie als Zubringer zum Grand Hotel Dolder, dem Wellenbad und der offenen Eisbahn. Im Jahre 1895 wurde sie als Standseilbahn in Betrieb genommen. 1972/73 wurde die Standseilbahn durch die heutige Zahnradbahn ersetzt. Es verkehren zwei Triebwagen mit Jahrgang 1973 und der Bezeichnung „Bhe 1/2“.

Grossbank zahlt

Die Polybahn verbindet in der Stadt Zürich das Central (in der Nähe des Hauptbahnhofs) mit der Polyterrasse. In unmittelbarer Nähe befinden sich Bauten der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich und das Universitätsspital. Mit ihrer Länge von 176 m ist diese Standseilbahn eher den ganz kleinen zuzurechnen. Im Januar 1889 wurde die Bahn als Wasserballastbahn in Betrieb genommen und bereits 1897 auf elektrischen Antrieb umgestellt. Im Januar 1976 war das beherzte Eingreifen der damaligen Schweizerischen Bankgesellschaft – heute



Standseilbahn Rigiblick: Die maximale Förderleistung beträgt 630 Personen pro Stunde.

Bild: Urs Schaffer

UBS – die letzte Rettung für die Polybahn. Und auch heute sorgt die Grossbank noch dafür, dass der „Studenten-Express“ in Fahrt bleibt. Seit Oktober 1996 verkehrt die Bahn alle 2 bis 3 Minuten im vollautomatischen Betrieb. Heute

erweist das willkommene Verkehrsmittel jährlich über zwei Millionen Fahrgästen seinen Dienst.

Im Jahre 1847 wurde durch den Industriellen Caspar Honegger in Rüti ZH eine Produktionsstätte errichtet. Die Webmaschinen aus dem Zürcher Oberland wurden weltweit vertrieben. Für den Werkverkehr der Maschinenfabrik Rüti mit normalspurigen Güterwagen wurde eine Zahnradstrecke angelegt. Spätere Inhaber waren Georg Fischer und Sulzer. Heute ist die Produktion eingestellt und die Schienenverbindung zu den SBB-Geleisen zurückgebaut.

Überlebt hat die 1951 durch die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur gebaute Zahnradlokomotive „Rosa“. Sie wird vom Eurovapor-Team der Lokremise Sulgen betreut. Zu Hause ist sie in Rorschach und fährt jeden ersten Sonntag von Mai bis Oktober auf der Strecke ab Rorschach-Hafen nach Heiden. Diese zweiachsige Lok mit der Bezeichnung „Eh 2/2“ hat die Eigenart, über ein nicht kuppelbares Zahnrad zu verfügen. Das bedeutet, im Adhäsionsbereich, wo keine Zahnstange vorhanden ist, dreht das Zahnrad im Leeren.

Bahn für Textilindustrie

US Als im Zürcher Oberland die Textilindustrie ihre grosse Blüte hatte, wurde von Adolf Guyer-Zeller, der auch die Jungfrau-bahn gebaut hatte, die Uerikon-Bauma-Bahn gebaut. Als Zeuge der Industrialisierung befindet sich heute in Neuthal (Gemeinde Bäretswil) ein Spinn-, Web-, und Stickereimuseum. Täglich kommen Besucher auch aus weiter Ferne auf einen Rundgang – sei es mit dem Extrazug oder auch mit der Dampfbahn, welche immer am ersten und dritten Sonntag von Mai bis Oktober die Haltestelle Neuthal bedient.



Neue Ideen zahlen sich aus

Seit Juni 2012 zieht die innovative Stanserhorn-Cabrio-Seilbahn Gäste an. Die Fahrt auf das Stanserhorn ist auch eine Fahrt durch die einheimische Bergbahngeschichte.

Silvia Mettler Mit wehenden Haaren auf dem Gondelbahndach stehen, das fantastische Rundpanorama geniessen und so dem 1900 Meter hohen Stanserhorn entgegenzugleiten: In etwa so lautete die Vision für die neue Luftseilbahn. Eine verrückte Idee. Und wie sich heute zeigt, eine voller Innovationen realisierte Idee. Und äusserst erfolgreich obendrein. Die Stanserhorn-Cabrio-Bahn ist die weltweit erste Seilbahn mit einem offenen Oberdeck. Im komfortablen „Doppeldecker“ führt eine elegante Wendeltreppe auf das Sonnendeck. Der erste Stock ist nach oben komplett frei. Die Fahrgäste geniessen einen von Trageseilen freien Rundblick und halten die Nase bei einer Geschwindigkeit von 8 Metern pro Sekunde in den frischen Wind. Beide Kabinen pendeln auf zwei seitwärts angeordneten Trageseilen. Es war klar: Wenn schon eine neue Bahn, dann eine, die zusätzlichen Erlebniswert für die Gäste bringt.



Komfortabler Doppeldecker.

Bild: zVg

Vision funktioniert exzellent

Dazu Jürg Balsiger, Direktor der Stanserhorn-Bahn: „Unsere Vision war es, das Erlebnis Stanserhorn als „AIR-lebnis“ schon auf der Anfahrt um eine weitere, um die Freiluft-Dimension zu erweitern.“ Die Idee der Freiluft-Luftseilbahn funktioniert seit Juni 2012 exzellent. Die sprunghaft gesteigerten Frequenzen an begeisterten Gästen unterstreichen dies. Die Stanserhorn-Bahn beförderte seit 2008 im Schnitt jährlich je rund 120 000 Personen auf den Zentralschweizer Aussichtsberg. 2013, im ersten vollen Betriebsjahr der Innovation „Cabrio-Bahn“, konnten 170 000 überzeugte Besucher registriert werden. Ein Umstand, der

sich auch positiv auf den Jahresrechnung 2013 auswirkte.

90 Prozent „Swiss made“

Stolz ist man in Stans auch, dass von der ersten Idee bis zur letzten Schraube fast alles das Gütesiegel „Swiss made“ trägt. Rund 90 Prozent der Wertschöpfung wurden in der Schweiz erbracht, ein wesentlicher Teil davon in der Zentralschweiz. Die Fahrt auf das Stanserhorn ist übrigens auch eine Fahrt durch die einheimische Bergbahngeschichte. Zeitzeuge ist die

Oldtimer-Standseilbahn von Stans bis zum Kälti. Denn bereits 1893 stellte die Eröffnung der längsten Standseilbahn eine Weltrekordleistung dar. Historisch Wertvolles wie die Oldtimer-Standseilbahn bleibt beim Stanserhorn erhalten. Innovatives Neues, nämlich die neue 2320 Meter lange Cabrio-Bahn, wird die nahe Zukunft prägen. Das Stanserhorn ist somit einer der wenigen Aussichtsberge, wo bereits die Anreise etwas nirgends sonst Erlebtes bietet.

www.stanserhorn.ch

BOMBARDIER IN DER SCHWEIZ – KOMPETENZ & INNOVATIONEN, DIE BEWEGEN.

© Bombardier Inc. oder einer ihrer Tochtergesellschaften. Alle Rechte vorbehalten.

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

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

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

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER
the evolution of mobility

Anzeige

Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach

Abschied vom langen Tunnel: Umdenken für offene Doppelspurlösung bei den Hergiswiler Behörden.

Karin Blättler Der Doppelspurabschnitt von Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Matt hätte mit dem Fahrplanwechsel 2014 in Betrieb genommen werden sollen. Das hätte einen Viertelstundentakt der S-Bahn mit Halt aller S-Bahnen in Hergiswil Matt ermöglicht. Das Projekt war bereits geplant, die Finanzierung gesichert.

Als der Hergiswiler Bevölkerung im Februar 2011 dieses Doppelspurprojekt vorgestellt wurde, war aus der anfänglichen, leicht tiefer geplanten Linienführung eine höher gestellte geworden. Angeblich gäbe es auf der Strecke Wildbäche, die besondere Auflagen zur Folge hätten.

Ab diesem Zeitpunkt kam sofort von den Hergiswiler Behörden die Forderung nach einem „Tunnel lang“. Zudem wurde eine „IG Lärm weg“ gegründet, die das gleiche Ziel anstrebte. Man gab dem geplanten Projekt der offenen Doppelspur keinerlei Chance mehr.

Wir von Pro Bahn forderten seinerzeit, dass man das geplante Projekt umsetze, jedoch

ohne die Höherstellung des Trassees. Wir waren damals auch der Meinung, dass man das Wildbachproblem in Hergiswil nicht seriös geprüft hatte. Bekanntlich liegt die Autobahn in Hergiswil oberhalb der Bahnlinie. Sämtliche Wildbäche unterqueren die Autobahn, was bedeutet, dass die Wildbäche ihre Kraft und ihr Material von den Bergen bereits dort verlieren. Der Verdacht lag für uns nahe, dass man die Wildbäche als Alibi für die Forderung nach einer Tunnellösung benutzte und die oberirdische Lösung nie mehr richtig in Erwägung gezogen hatte. Es war klar, dass eine Trasseerhöhung zu Widerstand in der Bevölkerung führen würde. Beim ursprünglich geplanten Projekt war dies nämlich nicht der Fall.

Überraschende Kehrtwende

Unsere damalige Einschätzung: Angesichts der knappen Mittel in Bern würde sich in den nächsten 30 bis 40 Jahre in Hergiswil nichts ändern. Kein Ausbau hiesse über Jahre hinweg kein An-

gebotsausbau und kein Halt mehr in Hergiswil Matt. Es wurde entschieden, dass das Projekt sistiert und die „Tunnellösung lang“ geprüft werde. Was alle gewusst und nicht wahrhaben wollten, ist eingetroffen. Die Haltestelle Hergiswil Matt ist faktisch aufgehoben worden. Eine Buslösung musste eingeführt werden.

Völlig überraschend durften wir nun feststellen, dass bei den Hergiswiler Behörden offensichtlich ein Umdenken stattgefunden hat. In der Aprilausgabe des „Hergiswiler“, dem gemeindeeigenen Publikationsorgan, ist zu lesen, dass praktisch alle Hergiswiler Gemeinderäte und Hergiswiler Kantonsparlamentarier neu einer pragmatischen rasch umsetzbaren Variante den Vorzug geben, das heisst einer offenen Doppelspurführung auf heutigen Niveau vom Gasthof Schlüssel bis Hergiswil Matt. Eine erstaunliche Wende, wenn man bedenkt, mit welcher Aggressivität man den Pro-Bahn-Vertretern gegenüber seinerzeit begegnet ist. Wir sind aber sehr erfreut darüber.

Weiterhin hohes Sicherheitsniveau

Im öffentlichen Verkehr starben 2013 insgesamt 30 Personen. Acht Lok- und Tramführer verloren ihren Ausweis.

Der öffentliche Verkehr (öV) war im Jahr 2013 erneut sehr sicher. Dies geht aus dem Bericht über die Sicherheit im öV hervor, den das Bundesamt für Verkehr (BAV) im April 2014 publiziert hat. Bei Unfällen im öV starben im vergangenen Jahr 30 Personen. Darunter war eine Reisende, welche von einer Sesselbahn abstürzte. Bei den übrigen Opfern handelt es sich vorwiegend um Personen, die aus eigenem Verschulden verunfallten, beispielsweise wegen illegalem Queren von Gleisen oder falschem Verhalten an Bahnübergängen.

Wie aus dem veröffentlichten Bericht über die Sicherheit im öV hervorgeht, kontrollierte das BAV mehr Güterzüge als je zuvor. Das Amt aktualisierte zahlreiche Vorschriften und prüfte bei über 600 Bauvorhaben risikoorientiert und mit Stichproben, ob die sicherheitsrelevanten Vorgaben eingehalten

wurden. Das BAV trieb im Hinblick auf die in der Eisenbahnverordnung vorgegebene Frist von Ende 2014 die Sanierung der nicht verordnungskonformen Bahnübergänge voran. Überdies nahm es defekte Bremskuppungsschläuche unter die Lupe und entzog acht Lok- und Tramführenden den Ausweis. Nebst weiteren Aktivitäten setzte sich das BAV im Berichtsjahr vertieft mit dem Thema Missachtung von Haltesignalen, dem Ausbau der Zugbeeinflussungssysteme sowie dem Abfahrtsprozess auseinander.

Im internationalen Vergleich gehört die Schweiz bezüglich Sicherheitsniveau zur Spitzengruppe. Die Unfallzahlen von 2013 bestätigen den langfristigen Trend, wonach der öV in den letzten Jahrzehnten deutlich sicherer geworden und im Vergleich zu anderen Verkehrsarten sehr sicher ist.

Quelle: Bundesamt für Verkehr



Wo Gefahr lauert: Bahngleise (hier im Bahnhof Visp). Bild: SBB

Licht und Schatten im internationalen Nord-Süd-Verkehr

Im internationalen Nord-Süd-Verkehr über den Gotthard gibt es positive und weiterhin leider auch negative Nachrichten.

Edwin Dutler Am 9. Mai 2014 hat der Verwaltungsrat der SBB endlich entschieden, 29 Züge für den internationalen Nord-Süd-Verkehr zu beschaffen. Den Auftrag für die 11-teiligen Gliederzüge mit dem Namen EC250 hat die Firma Stadler erhalten. Die Wagen sind mit sogenannten Jakobsdrehgestellen verbunden, wie sie vom TGV bekannt sind. In der Medienpräsentation wirkte der Zug elegant und die Inneneinrichtung mit grossen Gepäckzonen setzt neue Massstäbe. Auch die Anzahl der Toiletten soll sich gegenüber den bisherigen Beschaffungen markant erhöhen, zudem sind sie geschlechtergetrennt. Zwei Wagen erhalten niveaufreie Zugänge, bei den übrigen Türen ist lediglich eine Stufe zu überwinden. Weiter gibt es Ruhe-, Familien- und Businesszonen, Steckdosen an allen Sitzplätzen sowie neue Signalverstärker für guten Mobilfunkempfang unterwegs. Der Speisewagen mit lediglich 17 Plätzen ist klein dimensioniert. Dies verlangt, dass das Konzept „EC-Steward mit Service am Platz in der 1. Klasse“ auch wirklich lückenlos durchgesetzt wird.

Die Mehrsystemzüge werden Zulassungen für die Schweiz, Italien, Deutschland und Österreich erhalten, auch die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes werden erfüllt. SBB-Chef Andreas Meyer erwähnte, Stadler Rail habe den SBB einen sehr kundenfreundlichen Zug offeriert. Und die Leiterin SBB Personenverkehr, Jeannine Pilloud ergänzte, dass bei der Gestaltung der Züge die Kundenorientierung im Vordergrund gestanden habe. Pro Bahn Schweiz freut sich sehr, wenn so positive Ankündigungen im internationalen Nord-Süd-Verkehr endlich einmal wahr werden! Die neuen Züge sollen auch in Doppeltraktion verkehren und ab Ende 2019 schrittweise zum Einsatz kommen. Neben dem jetzt erfolgten Zuschlag von 29 Zügen sichern sich die SBB vertraglich Optionen für bis zu 92 weitere Züge.

Über die konkreten Einsatzmöglichkeiten der Züge in Italien konnten sich die Verantwortlichen noch nicht äussern, da Fahrplankonzepte in unserem südlichen Nachbarland nicht wie in der Schweiz fünf Jahre zum Voraus, sondern maximal fünf Monate im Voraus gemacht werden. Wünschbar wäre sicher eine Bedienung der Abfahrtsorte der grossen Kreuzfahrtschiffe.



Schon Ende 2014 sollten im internationalen Nord-Süd-Verkehr via Gotthard zusätzliche „ETR 610“ vom Hersteller Alstom verkehren (hier im Hauptbahnhof Mailand). Ende 2019 werden die ersten neuen „EC250“ aus dem Hause Stadler erwartet.

Bild/Designskizze:
Gerhard Lob/Stadler

Dieser immense Verkehr ist in den vergangenen Jahren wegen fehlenden Direktverbindungen konkurrenzlos an die Strasse gegangen.

Kunden brauchen Geduld

Für die Kundinnen und Kunden heisst dies, dass sie noch 5½ Jahre auf die neuen Züge warten müssen. Für die lange Übergangszeit haben die SBB acht zusätzliche Neigezüge des Typs ETR 610 bestellt, welche ab Dezember 2014 schrittweise zum Einsatz kommen sollen und die Züge des Typs ETR 470 ersetzen, welche ausrangiert werden. Der von Andreas Meyer euphorisch genannte Termin der Ausserbetriebsetzung von Ende 2014 wird sich allerdings nicht erfüllen und auch Trenitalia wird ihre ETR 470 kaum vor 2016 zurückziehen. Erfreulich sind die angekündigten Extrazüge an die Weltausstellung Expo Mailand. Vom Mai bis Oktober 2015 sollen täglich vier, ab August sogar fünf Extrazüge

mit rund 2500 Sitzplätzen aus allen Landesteilen an den Messebahnhof Rho Fiera und zurück fahren. So ist ein Expo-Besuch auch als Tagesreise möglich. Wir sind gespannt, mit welchem komfortablen Rollmaterial diese Züge gefahren werden.

Kommen wir zurück zur Realität des ersten Halbjahrs 2014: Gemäss Fahrplan waren auf der Strecke Zürich–Milano in jeder Richtung täglich sechs Direktverbindungen vorgesehen. Im täglichen Betrieb war jedoch vorzeitiges Wenden der Züge aus Mailand im personallosen Bahnhof Arth-Goldau an der Tagesordnung, Zugsausfälle und massive Verspätungen waren die Regel und nicht die Ausnahme. Allen Beteuerungen und medialen Schönfärbereien zum Trotz, der Betrieb funktionierte katastrophal!

Ab 15. Juni 2014 gilt nun ein neuer Fahrplan mit einer um 30 Minuten verlängerten Fahrzeit. Es ist zu hoffen, dass mit dieser Massnahme die >>>

TransGoldenPass muss aufs richtige Gleis

Für die Zukunft des Produkts „GoldenPass“ ist die Umspuranlage in Zweisimmen von entscheidender Bedeutung.

Andreas Theiler Wenn zwei sich streiten, muss nicht unbedingt ein Dritter der Lachende sein. Falls von einer Seite ein neues Gesprächsangebot gemacht wird, die Parteien sich um den berühmten runden Tisch setzen, dann können Konflikte ohne Gewinner und Verlierer gelöst werden. So geschehen in der Saga der GoldenPassLine, wo die BLS die Pro-Bahn-Sektion Espace Mittelland (ProBEM) zu einem Gespräch einlud. Auslöser war der Unmut der Berner Sektion über das seit Fahrplanwechsel eingesetzte Rollmaterial (siehe Bericht im InfoForum 1/2014).

Am 24. März traf sich eine Dreierdelegation der BLS mit einer Vierergruppe von ProBEM und Touristikvertretern in Interlaken zur Diskussion der offenen Punkte. Ein wichtiger Aspekt gleich vorneweg: Die BLS bekennt sich weiterhin klar zum Produkt „GoldenPass“. Einige der Verbesserungen des äusseren Erscheinungsbildes, die wir vorgeschlagen hatten, werden umgesetzt, für andere gibt es triftige Gründe, warum sie nicht möglich sind.

Im Zentrum der etwas verfahrenen Situation im Kanton Bern steht die geplante Umspuranlage im Bahnhof Zweisimmen. Mit anderen Worten, es geht um das neue Produkt „Trans-

GoldenPass“ und nicht mehr um das heutige Konzept mit zweimaligem Umsteigen zwischen Luzern und Montreux. Und dazu gab es zwei kristallklare Aussagen von Seiten der BLS:

- Die BLS befürchtet, dass das Produkt „GoldenPass“ ohne die Realisierung der Umspuranlage stirbt.
- Die BLS steht zur Marke, das heisst, wie die MOB will sie diese Anlage und damit das neue Angebot TransGoldenPass.

Die Schwierigkeiten der Produktvermarktung auf dem Ast Luzern–Interlaken sind ein Grund, warum die erste Aussage in dieser absoluten Form gemacht wurde. Dazu kommt, dass sowohl von politischer Seite – Stichwort Postulat von Berner Grossräten – wie von andern Vertretern des Simmentals – Stichwort Verein Pro Simmental – gegen die Umspuranlage gekämpft wird. Es wird befürchtet, dass das Geld, welches für ein touristisches Produkt ausgegeben wird, für die Bedürfnisse der einheimischen Bevölkerung fehlt. Dass es in einem solchen Fall nicht um ein „Entweder oder“ geht, sondern um ein „Sowohl als auch“, scheint für diese Leute undenkbar zu sein. Zurzeit, da diese Zeilen geschrieben werden, hat die

BLS dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern die geforderten Wirtschaftlichkeitsberechnungen bis in eine unbestimmte Zukunft hinein geliefert, so dass endlich grünes Licht gegeben werden könnte. Die Beratungen im Grossen Rat während der März-Session waren wenigstens zum Teil geeignet, etwas Optimismus zu spüren. Des Schreibenden Lieblingszitat aus den Verhandlungen: „Früher hat man eine Bahn auf den Niesen und eine aufs Jungfrauoch gebaut, und wir sind anscheinend nicht einmal mehr in der Lage, in Zweisimmen eine Umspuranlage zu erstellen“ (Hans Röstli, SVP, Kandersteg). Der gleiche Grossrat machte auch noch die folgende interessante Bemerkung: „Ein öV-Projekt ist meiner Auffassung nach eben nie wirtschaftlich. Ich sagte, es sei ein Verkaufsschlager, wenn wir die Umspuranlage bauen, denn dann erzielen wir ganz sicher eine Frequenzsteigerung. Wenn das als wirtschaftlich angesehen wird, dann ist das Projekt wirtschaftlich. Deshalb sollte man das Projekt nicht um Jahre hinausschieben.“

Hoffen wir also für die Tourismuswirtschaft wie für BLS und MOB, dass wir im nächsten InfoForum eine rundum positive Nachricht publizieren können.

Licht und Schatten im internationalen Nord-Süd-Verkehr

Fortsetzung von Seite 15

>>> tatsächliche Reisezeit endlich der Fahrplanzeit entspricht. Da die SBB im April einen ETR 470 auf den Schrottplatz geschickt haben und Trenitalia von ihren fünf Zügen maximal zwei Kompositionen betriebsbereit hält, fehlt es wieder einmal an Rollmaterial. Deshalb wurde folgendes entschieden:

Der direkte Eurocity von Zürich nach Mailand mit Abfahrt um 11.32 Uhr wird mit einem ICN bis Lugano gefahren. Dort müssen die Reisenden in einen Regionalzug umsteigen, der nach Mailand fährt. Umgekehrt gilt dies für den Eurocity, der um 16.25 Uhr in Mailand abfährt.

Regionalzüge in Eurocity-Verbindungen sind ein neuer negativer Meilenstein der SBB im internationalen Verkehr. Schuld an dieser Misere sind Fehlentscheide auf höchster Managementstufe der SBB. Die Probleme sind hausgemacht und können nicht einem „bösen“ Fremden zugeworfen werden.

Wie erwähnte doch der SBB-Mediensprecher letzthin: „Zusatzservices im internationalen Verkehr, wo die durchschnittliche Reisedauer mehrere Stunden beträgt, gehören da ganz einfach dazu. Generell ist es uns ein Anliegen, auf mittlere Distanzen eine angenehme und vor allem komfortable Alternative zum Flugzeug anzubieten.“ Der TILO-Regionalzug erfüllt sicher diese Zielsetzung und das zusätzliche Umsteigen ist ein Zusatzservice!

Der Bau des Gotthard-Basistunnels ist ein Meisterwerk der Technik und auch das Betriebskonzept ist gut. Dass man bei den SBB jedoch nicht in der Lage ist, auf die Eröffnung des Tunnels nach 16 Jahren Bauzeit genügend grenzüberschreitendes Rollmaterial für einen Stundentakt bereitzustellen, ist höchst bedenklich. Einmal mehr müssen die Kundinnen und Kunden Managementfehler auf höchster Ebene ausbaden, die SBB-Angestellten auf der operationellen Stufe hingegen sind zu bedauern.

Abschied von Trenitalia

GL Mauro Moretti, langjähriger Chef der italienischen Staatsbahnen FS, hat einen neuen Job. Der 60-Jährige ist seit 15. Mai 2014 Verwaltungsratsdelegierter der Industrie-Gruppe Finmeccanica.

Bei den FS gab er 2006 seinen Einstand. Er trieb das Projekt der Hochgeschwindigkeits-Verbindungen voran, zeigte aber wenig Interesse für den internationalen, grenzüberschreitenden Verkehr. 2009 wurde denn auch die für den Zugverkehr zwischen Italien (FS) und der Schweiz (SBB) geschaffene Gesellschaft Cisalpino SA aufgelöst und das Rollmaterial aufgeteilt.

Es bleibt zu hoffen, dass Morettis Nachfolger Michele Mario Elia wieder etwas mehr Sensibilität für die grenzüberschreitenden Verbindungen in die Schweiz zeigt.

Die Bibel für Zugreisende in Europa

Das Verschwinden und die Renaissance des europäischen Kursbuchs Thomas Cook.

Zum ersten Mal erschien der berühmte synoptische Fahrplan von Thomas Cook (European Timetable) im Jahr 1873. Die Publikation wurde im August 2013 nach 140 Jahren eingestellt. Von 1939 bis 1946 hatte es wegen des Zweiten Weltkriegs eine Zwangspause gegeben.

Ein grosses Team unter der Führung von John Potter, der die Rechte von Thomas Cook erworben hat, hat den einmaligen Charakter und die synoptische Ansicht der Fahrzeiten aller Hauptstrecken der europäischen Bahnen (von Portugal bis Russland über Weissrussland, die baltischen Staaten und die Türkei) wiederaufgenommen und den Fahrplan neu editiert. So ist der Fahrplan 2014 neu erschienen. Neben den europäischen Verbindungen bietet das Verzeichnis zweimal jährlich auch Beilagen über Fahrpläne in Indien (Februar/Juli), Südostasien, Australien und Neuseeland (Februar/August), China (März/September), Afrika und den Nahen Osten (Mai/November) sowie Nordamerika (Juni/Dezember).



In Bezug auf die Schweiz sind alle Hauptstrecken im Verzeichnis erfasst. Die Linien des Regionalverkehrs werden nicht einheitlich berücksichtigt. Die Strecken Nyon–Saint-Cergue–La Cure, Morges–Apples–Bière und selbst Apples–l'Isle erscheinen beispielsweise im Fahrplan, hingegen steht nichts über die Chemins de fer du Jura oder über die SBB-Verbindung Delémont–Delle drin.

Der Preis für eine monatliche Ausgabe von ca. 600 Seiten beträgt 41.30 Fr. zzgl. Versandkosten. Der Fahrplan kann auch jährlich abonniert werden (12 Ausgaben für 470.80 Fr. zzgl. Versandkosten).

Die Bestellung ist entweder beim Fahrplancenter Winterthur (www.fahrplancenter.com) oder auf der Homepage www.europeanrailtimetable.eu (Zahlung in englischen Pfund) möglich.

Übersetzung aus dem Französischen. Quelle: Transports Romands, Nr. 4/2014

Mit dem Postauto über das Stilfserjoch

Die neue Sommer-Linie von Tirano nach Müstair hält an der höchstgelegenen Postauto-Haltestelle.

Edwin Dutler Am 5. Juli 2014 nimmt PostAuto eine neue Sommersaisonlinie in Betrieb. Die 80 Kilometer lange Postautolinie führt von Tirano (429 m ü.M.) durch hochalpines Gebiet auf das Stilfserjoch (2757 m ü.M.) und weiter nach Müstair. Die Verbindung wird täglich einmal in beiden Fahrtrichtungen angeboten. Auf dem Stilfserjoch wird eine Pause von 30 Minuten eingelegt. Dabei hat man auch Gelegenheit, die Überreste der Italienfront aus dem ersten Weltkrieg zu erkennen und sich kulinarisch zu verpflegen.



Obschon die Postautofahrt grösstenteils über italienisches Gebiet erfolgt, sind alle schweizerischen Fahrausweise inkl. GA und Halbtaxabonnament gültig. Danke des optimalen Fahrplans sind Rundreisen in einem Tag möglich. Zum Beispiel: Bern/Basel/Zürich – Chur – Bernina-Express – Tirano – Müstair – Zernez – Landquart – Zürich/Basel/Bern. Auch eine Variante von Bern/Basel/Zürich über Lugano – Tirano ist möglich.

Reisegeniessern empfehle ich jedoch, die Reise nicht an einem Tag zu machen, sondern

sich Zeit zu nehmen und die Reise zu etappieren. So können auch noch zusätzliche Orte wie Livigno, Glurns, Mals oder der Reschenpass besucht werden. Das erfreuliche ist: Alle schweizerischen Vergünstigungen des öffentlichen Verkehrs sind gültig, eine gute Gelegenheit, wieder einmal italienisches Lebensgefühl mit viel Charme zu geniessen. Wieso auch in die Ferne schweifen, die Terra Raetica im Dreiländereck Österreich/Schweiz/Italien bietet alles, was man für tolle Ferientage wünscht.

Tarifverbund Ostwind: Schmerzgrenze erreicht

Hans Schärer Der Tarifverbund Ostwind hat im letzten Jahr einen Umsatz von 126,9 Mio. Franken erzielt. Der Totalbetrag liegt ein Prozent höher, als von den Besteller-Kantonen gemeinsam festgesetztem Ziel. Hingegen waren die Billettverkäufe im vergangenen Geschäftsjahr leicht rückläufig. Die Umsatzsteigerung ist somit nur auf die Tarifierhöhung im Dezember 2012 zurück zu führen.

Diese Tendenz sei beunruhigend, meint der Tarifverbund Ostwind. Pro Bahn sieht sich darin bestätigt, dass nun bei den öV-Tarifen langsam die Schmerzgrenze erreicht ist.

Ab dem 14. Dezember 2014 wird das Hoheitsgebiet des Tarifverbundes nochmals erweitert. Dann wird die Schwyzer Region March mit drei Tarifzonen in den Tarifverbund integriert. Weiter wird der Grenzverkehr in der Region Kreuzlingen mit einem öV-Kombi-Angebot für Einzelfahrausweise, Monats- und Jahresabos gefördert.

Im Dienste der Kunden

Der Europäische Fahrgastverband EPF hat anlässlich seiner Jahresversammlung in Mailand die europäische Fahrgasterklärung publiziert.

Gerhard Lob Mehrere Gründe führten zu einer Zusammenarbeit einzelner Fahrgastverbände in Europa in den 90er-Jahren, als der grenzüberschreitende Verkehr unter anderem durch das Schengener Abkommen ins Blickfeld geriet. Die Grenzüberquerung auf der Strasse wurde einfacher, auf der Schiene änderte sich nichts. Vereinzelt wurde es sogar noch schwieriger. Verbände im Elsass, in Baden-Württemberg, in Luxemburg, in der Schweiz und in Österreich arbeiteten zusammen und organisierten eine Reihe von Konferenzen in Luxemburg, Mühlhausen und Lauterburg. Auch die Eröffnung des Kanaltunnels 1994 mit der Anbindung Grossbritanniens an das europäische Schienennetz spielte eine Rolle genauso wie die zunehmende Verbreitung der Hochgeschwindigkeit. Nach einer informellen Zusammenarbeit kamen im Oktober 2002 Vertreter von 13 Verbänden nach Gent (Belgien) und gründeten dort den EPF (European Passengers' Federation) als gemeinnützigen Verband unter Belgischem Recht. Inzwischen sind 19 europäische Länder vertreten, von Spanien über Ungarn bis Schweden. Neben Pro Bahn Schweiz ist auch der Verkehrsclub der Schweiz



Die diesjährige EPF-Jahresversammlung fand in Mailand statt.

Bild: Gerhard Lob

(VCS) Mitglied im EPF. Vorsitzender ist der Brite Trevor Garrod. Der Verband hält Jahrestreffen ab. Das jüngste fand am 15. März 2014 in Mailand statt. Unter den Traktanden im Sitz der Region Lombardei befand sich auch die Publikation der Erklärung Europäischer Fahrgäste, die wir hier in integraler Form abdrucken. Sie war am 18.

Januar vom EPF-Vorstand an seiner Sitzung in Lille (Frankreich) verabschiedet worden. Der rote Faden der Erklärung besteht in einem einfachen und unkomplizierten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Europäischer Fahrgastverband (European Passengers' Federation): www.epf.eu

Erklärung Europäischer Fahrgäste

Der öffentliche Verkehr muss eine attraktive und nachhaltige Alternative zum privaten Personenwagen anbieten. Der Europäische Fahrgastverband EPF fordert deshalb die europäischen Entscheidungsträger auf, folgende neun Punkte zu unterstützen:

1. Der öffentliche Verkehr muss für alle zugänglich sein:

zu Preisen, die sie sich leisten können, mit einer Auswahl an Fahrschein-, Buchungs- und Zahlungsmöglichkeiten (inkl. Bargeld) und einer Auswahl an Auskunftskanälen. Der öffentliche Verkehr muss für Kinder, Senioren und Behinderte zugänglich sein, sowie auch für Leute mit eingeschränkter Mobilität wie zum Beispiel schwangere Frauen oder Fahrgäste mit Gepäck.

2. Der öffentliche Verkehr muss benutzerfreundlich sein:

Reisen müssen von Tür zu Tür durchgängig sein und Knotenpunkte müssen für den Kunden leicht zu benutzen sein. Hochgeschwindigkeitszüge müssen mit anderen Zügen gut integriert sein. Fahrzeuge müssen genug Mehrzweckraum und genügend Sitzplätze haben.

3. Der öffentliche Verkehr muss Grenzen überwinden:

Grenzüberschreitende Zug-, Bus- und Schiffsangebote müssen funktionieren. Wir unterstützen technische und juristische Massnahmen, diese zu verbessern. Ein echtes und hierarchisches, als gesamteuropäisch begriffenes System des öffentlichen Verkehrs ist nötig.

4. Netzvorteile:

Für Zug-, Bus-, Schiff- und Strassenbahnangebote muss es Pflicht sein, durchgehende Fahrscheine, Auskunfte und Anschlüsse aufrechtzuerhalten. Zahlungssysteme dürfen den Fahrgast nicht abschrecken.

5. Fahrgastzufriedenheit:

muss regelmässig für alle öffentlichen Verkehrsmittel gemessen und bekanntgegeben werden.

6. Fahrgastrechte:

müssen für alle öffentlichen Verkehrsmittel über alle Entfernungen konsequent angewandt werden, einfach und leicht durchzusetzen.

7. Konsultation:

Fahrgastverbände sollen von Entscheidungsträgern und Verkehrsbetreibern regelmässig und systematisch zu Rate gezogen werden.

8. Öffentlicher Verkehr in Städten und Ländern soll auch für ortsfremde Kunden leicht zu benutzen sein:

Mobilität ist eine der vier Grundsäulen der EU. Zahlungssysteme müssen kundenfreundlich sein.

9. Integration mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln:

Das Netz des öffentlichen Verkehrs muss besonders in Städten mit anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln koordiniert und integriert sein.

„Es geht um gemeinsame Prinzipien“

Trevor Garrod, Präsident des Europäischen Fahrgastverbandes, zur Erklärung der Fahrgastrechte und zu Engpässen im öffentlichen Verkehr.

Herr Garrod, was bringt eine europäische Erklärung der Fahrgastrechte?

Trevor Garrod: Mit dieser Erklärung haben wir die nächsten fünf Jahre in Europa im Blickfeld. Es geht um die Prioritäten, die wir von den Entscheidungsträgern im öffentlichen Verkehr verlangen. Es sind die neun wichtigsten Prioritäten.

Was geschieht nun mit dieser Erklärung?

Sie wird zuerst auf unserer Homepage publiziert. Jeder Landesverband ist frei, aus dieser Liste etwas herauszunehmen und wiederum eigene Prioritäten zu setzen. Wir haben bei der Jahreshauptversammlung in Mailand gesehen, dass sich beispielsweise die Region Lombardei in ihrer Verkehrspolitik bereits an diesen Forderungen orientiert. Das ist ermutigend. Das kann ein Beispiel für andere Länder oder Regionen sein.

Die Situation in Bezug auf den öffentlichen Verkehr ist in Europa von Land zu Land sehr verschieden. Wie lässt sich eigentlich in einer europäischen Dachverband ein gemeinsamer Nenner finden?

Letztlich teilen wir alle die gleichen Werte. Es geht um gemeinsame Prinzipien. Wir setzen uns für die Umwelt ein, wir verlangen einen

einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr. Natürlich sind die Umstände je nach Land sehr unterschiedlich. Frankreich hat sehr dünn besiedelte Gebiete. Daher ist es dort vielleicht sinnvoll, bestimmte Hochgeschwindigkeitsstrecken zu bauen. Bei uns in England haben wir eine höhere Bevölkerungsdichte. Es ist es schwieriger und auch weniger sinnvoll, in bestimmten Gebieten lange Strecken ohne Haltepunkte einzurichten. In Osteuropa gibt es wieder ganz andere Probleme.

Viele europäische Länder, vor allem süd-europäische, haben grosse ökonomische Schwierigkeiten. Ist das eine Bedrohung für den öffentlichen Verkehr, der letztlich auf Subventionen der öffentlichen Hand angewiesen ist?

Das kann eine gefährliche Situation sein. Aber wenn in Bauprojekte investiert wird, schafft man auch Arbeit. Es müssen aber nützliche Infrastrukturprojekte sein. Wenn es um Prestige-Projekte geht, sind wir vielleicht anderer Meinung. Entscheidend ist die Frage, was aus Sicht des Fahrgastes das nützlichste Projekt ist.

Wie beurteilen Sie den öV in der Schweiz?

Die Schweiz hat ein vorbildliches System. Aber es gibt Engpässe. Und diese Probleme



EPF-Präsident Trevor Garrod.

Bild: Gerhard Lob

müssen gelöst werden. Vielleicht muss man da auch mal quer denken. Denkbar sind vielleicht Magnetbahnen, es muss nicht immer die klassische Eisenbahn sein. Kapazitätsengpässe haben wir auch in England. Das ist der Grund, warum wir wohl die HS2, High-Speed-2, zwischen London, Birmingham und Manchester/Leeds bauen wollen, nicht nur wegen der Geschwindigkeit, sondern wegen der Kapazität.

Interview: Gerhard Lob

Keine Begeisterung

Nach einjähriger Pause werden die öV-Tarife im Dezember 2014 erneut angehoben: Plus 2,9 Prozent linear über alle Billette und Abonnemente.

Kurt Schreiber Immer schneller, immer öfter, immer moderner: Die Kunden bekommen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz zu spüren, auch finanziell. Das 2.-Klasse-Generalabonnement wird ab nächstem Dezember 3655 Franken kosten und damit 105 Franken mehr als bisher. Dies ist nur ein Beispiel für eine generelle Tarifierhöhung, die zum Fahrplanwechsel in Kraft tritt. Die Billettpreise für Bahn-, Bus- und Schiffsfahrten werden durchschnittlich um 2,9 Prozent erhöht, wie der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) im Mai bekannt gab. Letztmals wurden die Tarife im Dezember 2012 um durchschnittlich 5,6 Prozent erhöht.

Pro Bahn Schweiz hat ohne Begeisterung von diesem Vorhaben Kenntnis genommen, obwohl verständlich ist, dass auch die Passagiere ihren Beitrag zum öffentlichen Verkehr als Ganzes zu leisten haben. Dass bei dieser Massnahme einmal mehr die Erhöhung der Tarife über der Jahresteuern liegt, ist aber nicht nachvollziehbar.

In letzter Zeit mussten die Reisenden immer wieder mit Preiserhöhungen rechnen. Dabei sind regelmässige, aber moderate Preiserhöhungen wohl eher zu akzeptieren, als seltener, die aber umso grösser ausfallen. Bei den Automobilisten ist das anders: In fast allen Kantonen beschliesst das Volk beispielsweise über die Motorfahrzeugsteuer. Wie würden sich wohl die

Bahntarife entwickeln, wenn hier das Volk das gleiche Recht hätte? Wetten, dass heute noch die Tarife des Jahres 2000 Gültigkeit hätten?

An dieser Stelle sei einmal mehr den Bundesbehörden wie Bundesamt für Verkehr (BAV) und Departement für Umwelt Energie und Verkehr (UVEK) in Erinnerung gerufen, dass die Benutzer von Bahn, Tram und Bus längere Reisezeiten auf sich nehmen und wesentlich weniger Platz beanspruchen als mit dem eigenen Motorfahrzeug. Sie leisten so einen Beitrag für eine bessere Umwelt. Deshalb sind die geübten Unzufriedenheitserklärungen von UVEK und BAV gegenüber dem Resultat der SBB überhaupt nicht nachvollziehbar.

ÖV in Frankreich

Bahn-Wahn

Gerhard Lob *Peinliche und teure Panne bei der französischen Staatsbahn: Die neuen SNCF-Regionalzüge sind breiter als die alten, weshalb nun mit Millionen-Aufwand 1300 Bahnsteige umgebaut werden müssen. Die SNCF und das für das Schienennetz zuständige Unternehmen RFF bestätigten Ende Mai in Paris, dass für 50 Millionen Euro (62,5 Mio Franken) 1300 der 8700 Bahnsteige bis 2016 verändert werden müssten.*

Die betroffenen Bahnsteige sind entweder zu nah an den Gleisen oder zwischen den Bahnsteigen ist nicht mehr genug Platz für die breiteren Regionalzüge. 300 Bahnsteige wurden bereits umgebaut. Die Arbeiten können laut einem RFF-Sprecher ein Abschleifen von Bahnsteigen oder die Verlegung von Elektrokästen umfassen. Er räumte ein, dass das Problem „etwas spät“ erkannt worden sei. Bis Ende 2016 sollen die neuen Regionalzüge im Einsatz sein. Die zuständige sozialistische Umwelt- und Energieministerin Ségolène Royal nannte die Vorgänge „erschreckend“ und forderte Aufklärung über die Gründe für „solch dämliche Entscheidungen“. Sie versicherte nach einer Kabinettsitzung, dass die Regionen für diese „unglaublichen Fehler“ nichts bezahlen werden. Irgendjemand muss am Ende für diesen Schildbürgerstreich gleichwohl in die Tasche greifen. Und die EU können die Franzosen für diesen Fauxpas wohl kaum verantwortlich machen...

Massivste Preiszuschläge

Der Bahnanschluss des Flughafens Brüssel als PPP-Projekt lässt Zweifel an dieser Finanzierungsmethode wachsen.

Edwin Dutler Damit der Bahnanschluss zum Flughafen Bruxelles im Jahre 2009 auch termingerecht realisiert werden konnte, hat die Belgische Regierung das Bauvorhaben auf einer PPP-Basis (Public Private Partnership) realisiert: 43 Prozent der Baukosten hat ein privater Partner übernommen. Bei der Eröffnung der Linie wurde deshalb von jedem Reisenden nebst dem normalen Fahrpreis ein Zuschlag von 2.05 Euro pro Fahrt verlangt. Dieser Betrag wurde in den letzten fünf Jahren bis auf 5.07 Euro pro Fahrt erhöht, ein Ende der Spirale ist nicht abzusehen. Unsere Schwesterorganisationen in Bel-

gien haben nun bei der Regierung in Belgien interveniert.

Fazit: Sobald Private bei einem Bauvorhaben der öffentlichen Hand beteiligt sind, wird es nach der Realisierung für die Kundinnen und Kunden nur teurer und undurchsichtiger. Es ist ja klar, ein Geldgeber will sein Geld mit Zins und Zinseszins zurück. Nach solchen Erfahrungen bleibt unsere Skepsis gegenüber PPP-Projekten im öffentlichen Verkehr. Da lobe ich mir doch das System Vorfinanzierung, welches der Kanton Zürich bei der Durchmesserlinie gemacht hat. So bleiben wir von horrenden Zuschlägen verschont.

Schweizer Doppelstock-Triebzüge in Moskau

Die ersten von 25 Doppelstock-Triebzügen, welche das Moskauer Stadtzentrum mit den drei internationalen Flughäfen verbinden, sind bei Stadler Rail in der Endmontage.

Edwin Dutler Der Betreiber Aeroexpress bestellte im Mai 2013 bei Stadler 16 vierteilige und 9 sechsteilige Doppelstock-Triebzüge. Dies bedeutete für die Firma Stadler einen Aufbruch in eine neue Dimension. Die Basis für die neuen Züge stellt der bewährte Stadler-KISS dar. Die russischen Masse unterscheiden sich indes deutlich von den bisher produzierten KISS-Fahrzeugen. Die Spurweite beträgt 1520 mm (im Vergleich zu 1435 mm im westlichen Europa).

Die neuen Doppelstöcker sind 3.4 m breit, während im westlichen Europa die Züge üblicherweise eine Breite von 2.8 m haben. Mit einer Höhe von 5.24 m im Vergleich zu 4.5 m im Westen weisen die Fahrzeuge wesentliche grössere Dimensionen auf. Die Züge verfügen über zwei Klassen und sorgen ab 2015 dafür, dass die Flugpassagiere nicht im berüchtigten Moskauer Stau stehen bleiben müssen, sondern mit Tempo 160 km/h das Ziel erreichen können.

Zentrales Register für Schwarzfahrer

Der Nationalrat hat einer Gesetzesänderung zugestimmt: Auch Wiederholungstäter könnten so einfacher erkannt werden.

PBS Regelmässiges Schwarzfahren könnte teurer werden. Wer im Zug oder Bus ohne Billett erwischt wird, soll künftig in einem zentralen Register erfasst werden. Damit würden Wiederholungstäter einfacher erkannt. Der Nationalrat hat im Mai einer entsprechenden Gesetzesänderung zugestimmt. Transportunternehmen haben schon heute die Möglichkeit, von Wiederholungstätern höhere Zuschläge zu verlangen. Das können sie aber nur, wenn sie Informati-

onen über Schwarzfahrer sammeln. Mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes will der Bundesrat für die bisher implizite Befugnis eine formelle Rechtsgrundlage schaffen.

Busse für Bettler

Der Bundesrat will den Transportunternehmen erlauben, Daten über Schwarzfahrer auszutauschen. Der Nationalrat möchte hier noch etwas weiter gehen: Der Branchenverband soll die Mög-

lichkeit erhalten, ein zentrales Schwarzfahrer-Register zu betreiben. Die Daten müssten nach zwei Jahren gelöscht werden, wenn die betroffene Person die Zuschläge bezahlt hat und während dieser Zeit nicht mehr ohne gültigen Fahrausweis erwischt wurde. Erweitert hat der Rat die Bettelbestimmungen. Auf Antrag mit Busse bestraft werden soll nicht nur, wer in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs bettelt. Auch das Betteln auf Bahnhofgebiet soll gebüsst werden können.

Tagung extra muros

Delegiertenversammlung 2014 von Pro Bahn Schweiz erstmals in Liechtenstein.

Edwin Dutler/Kurt Schreiber Erstmals tagten die Delegierten von Pro Bahn Schweiz im Ausland, genau genommen am 12. April 2014 in Balzers im Fürstentum Lichtenstein. In ihrer Grussadresse hob Regierungsrätin Marlis Amann-Marxer hervor, dass in einer Region, in der vier Länder zusammentreffen, die grenzüberschreitende Koordination eine gewisse Herausforderung darstellt. Demnach sei im Rheintal, gerade was die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr betrifft, eine verstärkte Dynamik feststellbar.

Die statutarischen Traktanden gaben zu keinen grösseren Diskussionen Anlass. Hans Rothen hat nach sechsjähriger Tätigkeit als Sekretär des Zentralvorstands seine Demission eingereicht und wurde mit Dank vom Präsidenten verabschiedet. Wegen der Sistierung des Ressorts Infrastruktur/Güterverkehr ist auch der ferienhalber abwesende Jean-Pierre Baebi aus dem Zentralvorstand ausgeschieden. Eine Würdigung der Arbeit der beiden Mandatsträger folgt im nächsten InfoForum.

Das Sekretariat von Pro Bahn Schweiz wird neu von Cornelia Esther Schmid betreut, welche einstimmig gewählt wurde. Die Bestätigung der übrigen Vorstandsmitglieder Kurt Schreiber, Heinz Villa und Andreas Theiler sowie der beiden Revisoren Melitta Sutter und Willi Blätter für weitere zwei Jahre bis zur Delegiertenversammlung 2016 erfolgte jeweils einstimmig.

Verbundgrenzen einfach überwinden

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Delegiertenversammlung verabschiedeten eine an Bundesrätin Doris Leuthard gerichtete Resolution, welche verlangt, dass der bestehende Tarifschunzel zwischen den verschiedenen Tarifverbänden endlich gelichtet wird, damit die Verbundgrenzen einfacher überwunden werden können. Insbesondere soll die Gültigkeitsdauer der Verbundbillette für die ganze Schweiz einheitlich geregelt werden. Pro Bahn Schweiz empfiehlt in diesem Dokument eine bundesrätliche Intervention an einer der nächsten nationalen Verkehrskonferenzen, wohl wissend, dass dies eine heikle Angelegenheit ist. Dies soll keinen Eingriff in die kantonale Souveränität darstellen, aber dazu beitragen, dass auf diese Weise beschleunigt Lösungen gesucht und gefunden werden.



Ein Moment der DV in Liechtenstein: Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer, Ulrich Feisst, Geschäftsführer LIEmobil, Benedikt Zeller, Präsident Sektion Ostschweiz PBS, Bruno Eberle, Vizepräsident PBS, Cornelia E. Schmid, Sekretärin PBS (von links).
Bild: Hans Rothen

Im Anschluss an die DV orientierten kompetente Referenten über bestehende Angebote und die anstehenden Projekte für eine verbesserte Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. So soll die bestehende Bahnlinie zwischen Buchs SG und Feldkirch (Österreich) für den Halbstundentakt ausgebaut werden.

Diese soll später durch eine neue normalspurige Linie, die Regionalbahn Liechtensteiner Oberland, ergänzt werden. Dass dazu auch das Y-Bodensee-Konzept gehört, versteht sich von selbst.

Die nächste Delegiertenversammlung findet am 11. April 2015 statt.

Ein Merci an die BLS

AT Mittwoch, 5. März 2014. Ich fahre im Bus von Koppigen nach Wynigen. Unterwegs zeigt sich die Sonne, ich packe meine Sonnenbrille aus der Tasche aus, lege das Brillenetui neben mich auf den Sitz – und vergesse simpel und einfach, es wieder in meine Tasche zu versorgen. Im Zug von Wynigen nach Bern merke ich mein Versehen. Zu Hause angekommen schaue ich auf der Internetseite der BLS nach, wie das mit den Fundgegenständen geregelt ist. Muss ich wirklich wegen einem schönen Etui den ganzen Formulkrieg auf dem SBB-Formular auf mich nehmen? Da rufe ich doch vorher schnell mal im Kundencenter der BLS an.

Der freundliche Joël Zürcher meint, das könnten wir vermutlich einfacher machen. Er verbindet mich mit Marina Burri von der Busland AG in Burgdorf. Sie verspricht mir, mich zurückzurufen. Zwei Stunden später kommt der Anruf. Sie habe sich nun, nach Ankunft des Fahrzeugs, selber zum Bus begeben, habe aber leider nichts finden können. Auch die Chauffeuse habe nichts erhalten.

Es gibt ihn also noch, den unbürokratischen Service. Das Etui ist zwar weg, dafür habe ich hautnah erfahren, dass wahrer Kundendienst bei Mitarbeitenden der BLS noch gelebter Alltag ist. Merci!

Der Einsatz hat sich gelohnt

Gute Kunde zum 10-jährigen Jubiläum der Sektion Zentralschweiz. Das Bahnhofsrestaurant in Luzern soll doch bestehen bleiben.

Romeo Degiacomi „Ist die Bahnhofskultur am Ende?“ lautete das Thema zum 10-Jahr-Jubiläum der Sektion Zentralschweiz mitsamt Podiumsgespräch in die Aula des Bahnhofs Luzern. Denn zunehmend halten Shoppingangebote und Einkaufsläden in den Bahnhöfen Einzug. Wo aber bleiben die Warteräume oder die gut zugänglichen Billettschalter für die Bahnkundinnen und -kunden? Warum wird in immer mehr Schweizer Bahnhöfen das Bahnhofsrestaurant geschlossen und auf Take-Away gesetzt? Markus Streckeisen, Geschäftsleitungsmitglied bei SBB Immobilien, verteidigte die Strategie der SBB. Die Kundenbedürfnisse hätten sich verändert und die Bahnkunden wünschten zentrale Einkaufsmöglichkeiten im Anschluss an eine Reise. Auch gelte es, neue Einnahmequellen zu generieren. Renato Fasciati, CEO der Zentralbahn, setzt auf neue Bahnreisezentren, wo verschiedene Dienstleistungen aus einer Hand angeboten werden. Neben Billettverkauf und Reisebüro gibt es beispielsweise in Sarnen auch ein Tourismusbüro und die TCS-Geschäftsstelle. Dies sei ein Gewinn für alle Mobilitätspartner und für die Kunden. Ständerat Georges Theiler wünscht sich eine kreative SBB, die neue Einnahmequellen schafft, um bezüglich Kostendeckungsgrad besser zu werden. „Trotzdem muss es auch in Zukunft möglich sein, an einem Bahnhof eine Bratwurst oder Rösti zu essen“, forderte er. Und Pro-Bahn-Präsident Kurt Schreiber appellierte, dass die Grundbedürfnisse der Bahnkunden nicht vergessen gehen dürfen.

Empörte Bahnkunden

Der Vorstand von Pro Bahn Zentralschweiz steht seit mehreren Monaten in Verhandlungen mit den SBB Immobilien bezüglich des geplanten Umbaus im Bahnhof Luzern. Zahlreiche Bahnkunden hatten sich empört bei der Pro Bahn-Sektion über die geplante Schliessung des Bahnhofsrestaurants im 1. Obergeschoss gemeldet. In zähen Verhandlungen mit den SBB forderte Pro Bahn Zentralschweiz, dass es weiterhin ein Bahnhofsrestaurant mit Blick auf die Gleise und mit Sitzplätzen zur Verpflegung gibt. Am Podiumsgespräch gab Markus Streckeisen erstmals öffentlich bekannt, dass die SBB in Luzern nun doch auf ein Bahnhofsrestaurant mit 120 Sitzplätzen setzen. Das Bedürfnis für ein Bahnhofsrestaurant Luzern sei erkannt worden, erklärte Streckeisen.

Das Bekenntnis der SBB am Pro-Bahn-Anlass stiess auf ein grosses Echo in den Medien und der Bevölkerung. In Zeitungsberichten und im Regionalfernsehen wurde darüber berichtet. „Ich habe zahlreiche Mails erhalten, in denen uns für das Engagement gedankt wird“, freut sich Sektionspräsidentin Karin Blättler. Pro Bahn Zentralschweiz hat mit dem erfolgreichen Kampf zum 10. Geburtstag einen grossen Erfolg feiern können. Trotzdem bleibt es die Aufgabe der Sektion, beim Bahnhofumbau von rund 8 Millionen Franken genau hinzuschauen. So sollen die Kundenzugänge nicht durch neue Take-Away-Angebote versperrt werden. Die Billettschalter sollen gut erreichbar bleiben und die Bedürfnisse der Bahnkunden sollen im Zentrum bleiben. Wer ab Herbst 2015 das Luzerner Bahnhofsrestaurant betreibt, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt.

Zentralbahn spürt den Puls von Pro Bahn Schweiz

PBS Vor knapp zwei Jahren hat die Zentralbahn ein Kundenforum ins Leben gerufen. Vertreter verschiedener Interessensgruppen und Privatpersonen tagen zweimal jährlich und behandeln aktuelle und zukünftige Themen rund um die Zentralbahn. Das jüngste Treffen fand am 5. Mai 2014 statt. Vertreter von Pro Bahn, VCS, IG Pendler, TCS, IGöV, Bahn + Bus Obwalden, Privatpersonen und Vertreter der Zentralbahn diskutierten den Fahrplan 2014, die Sanierung der Bahnübergänge, die Kundeninformation im Störfall, aber auch individuelle Bedürfnisse der Kundengruppen.

Für Ivan Buck, Leiter Marketing und Verkauf der Zentralbahn und Leiter des Kundenforums, ist der Austausch sehr wichtig: „Wir spüren durch die angeregten Diskussionen den Puls unserer Kundinnen und Kunden noch besser und können einige ihrer Inputs auch unmittelbar umsetzen“. Auch für Karin Blättler von Pro Bahn Sektion Zentralschweiz ist das Treffen ein Mehrwert: „Der Austausch mit der Zentralbahn ist sehr wertvoll. Wir verstehen viele Aspekte der Bahnunternehmung besser und können gleichzeitig unsere Anliegen einbringen.“

Gönner Pro Bahn

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

BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

BL: Läufelfingen
TG: Frauenfeld
ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Gewisse Akzeptanz

Die Online-Umfrage zum Stehplatz-Angebot bei den Bahnen ergibt teils widersprüchliche Ergebnisse.

Andreas Theiler Nach dem Versuchsbetrieb in der Region Basel führen die SBB nun einen weiteren Test in der Region Luzern durch. Dabei werden verschiedene Gestaltungen der Stehplatzzonen miteinander verglichen. Bei der Leitung von Pro Bahn Schweiz, national wie regional, sind die Meinungen geteilt, sobald das Reizwort „Stehplatz“ erwähnt wird; von radikaler Ablehnung bis zur grossen Akzeptanz sind alle Anschauungen vertreten. Zwei Punkte sind allerdings unbestritten: Stehplätze im Zug sind nur im Regionalverkehr und bei den S-Bahnen toleriert, und in der ersten Klasse soll jeder Reisende einen Sitzplatz finden.

Unsere Umfrage (15. März bis 15. Mai) verzeichnete nur eine zweistellige Zahl von Teilnehmenden – sollen wir davon ausgehen, dass dieser Reiseaspekt für unsere Mitglieder unwichtig ist? 10 von 90 Antwortenden stammen von Frauen, nur 11 von 90 sind jünger als 25 Jahre. Insofern dürfen wir zwar von einem repräsentativen Durchschnitt unserer Mitglieder ausgehen; die Personen, die den öV im Allgemeinen benutzen, sind aber sehr ungleichmässig vertreten.



Stehplätze in Fernzügen: Nicht beliebt.

Bild: zVg

Manche Fahrgäste stehen lieber

Interessant ist, dass über 45 Prozent der Antwortenden einen Stehplatz bei einer Reisezeit bis zehn Minuten als akzeptabel betrachten, weitere über 35 Prozent diesen sogar für eine Viertelstunde tolerieren. Daraus aber schliessen zu wollen, dass über 80 Prozent Stehplätze billigen, kontrastiert mit dem Ergebnis der ersten Frage. Dort lehnten 52 von 90 Teilnehmern Stehplätze generell ab. Sind sie aber nicht zu umgehen, so wünscht eine deutliche Mehrheit

von 65 Prozent zumindest sichere Haltemöglichkeiten in der Stehplatzzone.

Beobachtungen in S-Bahnen zeigen täglich, dass Reisende auch dann stehen, wenn das Sitzplatzangebot mehr als genügend ist. Unsere Antwortmöglichkeit „Ich stehe sowieso lieber nach all dem Sitzen bei der Arbeit“ wurde von rund vierzig Prozent der „Steher“ angekreuzt, „Ich stehe sowieso lieber als mich in ein fast volles Abteil zu zwingen“ sogar von knapp sechzig Prozent – während der im Alltag sehr

häufig zu beobachtende Grund „Ich kann mich so einfacher mit Kollegen treffen“ überhaupt keine Zustimmung erhielt.

Wir sind gespannt auf die Auswertungen der Publikumsumfragen in Basel und Luzern. Und ob sich Einflüsse auf die neue Flottenpolitik herauschälen werden. Übrigens: In der Region Bern kann sowohl bei RBS wie BLS seit vielen Jahren praktischer Anschauungsunterricht genommen werden, wie Stehplatzzonen sinnvoll gestaltet werden.

Kontakte

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

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

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

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

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

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

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

Zu guter Letzt!

PBS In den Intercity- (IC), Intercity-Neigezügen (ICN) und Eurocity-Zügen (EC) der SBB soll es generell möglich sein, sich entweder im Speisewagen oder ab Minibar zu verpflegen. Pro Bahn Schweiz hat mit Befriedigung von dieser Absicht der SBB Kenntnis genommen. Das Angebot gilt in den erwähnten Zugskategorien von 06.30 bis 19.00 Uhr. Insbesondere am Abend dürfte es aber gerne noch ein wenig mehr sein. Ein weiterer Wermutstropfen bleibt: In den Interregio-Zügen (IR) soll sich das Angebot auf Strecken mit hohem Passagieraufkommen beschränken.

Damit Bahnfahren Spass macht.



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

www.stadlerrail.com



Jetzt Mitglied werden ...

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied
CHF 45.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Partnermitglied
CHF 25.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Studenten/Lehrlinge
CHF 20.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Vereine / Verbände
CHF 100.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Gemeinden
CHF 200.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.- / Jahr |

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online
www.pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

Datum / Unterschrift _____

Empfohlen durch
(Name / Adresse) _____

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