

## Die Politiker wollen wiedergewählt werden

Obwohl sich das Schweizer Stimmvolk in den letzten Jahren immer wieder hinter Bahnprojekte stellte und die entsprechenden Finanzierungen bewilligte, blasen im Bundeshaus einige zum Frontalangriff auf den öffentlichen Verkehr.

In der schweizerischen Verkehrspolitik herrscht derzeit ein eisiges Klima. Die bürgerliche Mehrheit in den eidgenössischen Räten hat in der zu Ende gehenden Legislatur Pflöcke eingeschlagen, die auch die nächsten Jahre die Diskussion um die Verkehrsverlagerung dominieren werden. Allen voran sorgte die SVP mit ihrer Avanti-Initiative für massiven Druck auf die Bahnprojekte. Auch wenn Fachleute in den nächsten Jahren mit riesigen Verkehrsproblemen in den grossen Agglomerationen rechnen und die Volkszählung 2000 aufzeigte, dass inzwischen jeder zweite Pendler mit dem Auto zur Arbeit fährt: Die bürgerliche Mehrheit im Bundeshaus zeigte sich unbeeindruckt, eb-



Foto: Pro Bahn

Das Bundeshaus – aus einer anderen Sicht: In mehreren Abstimmungen stellte sich das Volk hinter den öffentlichen Verkehr. Und doch wollen Politiker dem ÖV massiv Gelder entziehen.

### Inhalt

#### Thema

So weibelt die Autolobby gegen den öffentlichen Verkehr ..... **1-3**  
 Die grössten Bremsen ..... **2-6**

#### Aktuell

Die SBB sparen, das VBS zahlt: Güterverkehr am Brünig ..... **6**  
 Bahnhof Bern: Nichts für Gewohnheitsmenschen ..... **7**  
 Tessin: Regenbogenkarte gegen Sommersmog ..... **11**

#### International

Skandinavien: Wenig Licht, viel Schatten ..... **12-13**  
 Fürstliches ÖV-System in Liechtenstein ..... **14**

#### Hintergrund

Ombudsfrau Cornelia Füg: Wo Bahnkunden der Schuh drückt ..... **17**

#### Kurz notiert

SBB optimieren Cargo – Veloparking für Bieler Pendler – RM-Lok im SOB-Look ..... **8, 11, 18**

net dem motorisierten Privatverkehr den Weg und stützt die Finanzierungshilfen für den öffentlichen Verkehr zurück.

#### NEUE PRIORITÄTEN

Zwar wollte der Bundesrat mit einem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative die in den nächsten Jahren akut werdenden Verkehrsprobleme der Städte angehen. Doch unter dem verkehrspolitischen Anführer der SVP, Ulrich Giezendanner (Ex-Autopar-

tei), setzte der Nationalrat andere Prioritäten: Die zweite Gotthard-Röhre wurde ebenfalls in den Gegenvorschlag gepackt, sodass dem Volk gar keine Wahl mehr bleibt. Damit dürften in den nächsten Jahren Gelder in Milliardenhöhe in die Strasse fliessen, während der öffentliche Verkehr unter den immer knapper werdenden öffentlichen Geldern darbt. Der Bundesrat schätzt die Kosten für die Autobahnausbauten der Avanti-Initiative und die zweite Röhre am Gotthard

auf weit über sechs Milliarden Franken, diejenigen für die nötigen Ausbauten im Agglomerationsverkehr dürften sich ebenfalls auf zehn Milliarden belaufen.

#### «ROADPRICING»

Das im Ausland verschiedentlich erfolgreich eingeführte «Roadpricing»-System oder ein «Agglo-Fünfer» (Benzinaufpreis) zur Finanzierung der Kosten steht längst nicht mehr zur Diskussion.

Fortsetzung Seite 2



Foto: Pro Bahn

Tragende Säulen der Konföderation: Statt ein breit abgestützter politischer Konsens dominieren im Bundeshaus Mehrheitsentscheide die Politik.

tabu. Dem Regionalverkehr gehen so bereits 2005 30 Millionen Franken und ab dem Jahr 2006 40 Millionen Franken verloren. Das Loch stopfen sollen nach Auffassung des Bundes die Kantone. Voraussichtlich kein Geld mehr bleibt für die S-Bahn-Ausbauten Léman, St. Gallen, Zentralschweiz, Tessins sowie für die Anbindung des Tessin an den Flughafen Mailand-Malpensa und die Verbindung zwischen Genf-Cornavin mit Annemasse (F). Auch vom Erneuerungsprogramm für die Regionalbahnhöfe bleibt wenig bis nichts mehr übrig. Der Grund liegt in der Kürzung der Bundesgelder für die SBB. Die jährlichen Kürzungen summieren sich bereits 2006 auf über 300 Millionen Franken. Damit entgeht der Bahn bis im Jahr 2010 rund eine Milliarde. Das Netz wird wohl kaum mehr weiterentwickelt werden können – auch wenn sich bis dann in den Agglomerationen der Verkehr weiter staut.

**NEUES UNGEMACH**

Fortsetzung von Seite 1

Dafür werden Volksentscheide aufgeweicht, die die Voraussetzungen des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Verkehr verbessern sollten. Mit der Annahme des Alpenschutzartikels wollte das Stimmvolk einst einen weiteren Ausbau der Strassenkapazitäten über die Alpen bremsen. Und: Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte (Finöv) stellte sich das Stimmvolk hinter die Politik der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Inzwischen fliesst ein Teil der LSVA-Gelder nicht wie ursprünglich vorgesehen in Eisenbahngrossprojekte, son-

dern auf Geheiss des Bundesrats als Mehreinnahmen in die allgemeine Staatskasse. Aus finanziellen Gründen zurückgestellt wurden aber die Neat-Zubringer-Tunnel Ceneri, Hirzel und Zimmerberg.

**KANTONE ZUR KASSE**

Ganz massiv auf den öffentlichen Verkehr auswirken wird sich das vom Nationalrat beschlossene Entlastungsprogramm. Kantone und Gemeinden sollen künftig stärker zur Kasse gebeten werden, und dringend nötige Ausbauprojekte im Rahmen von Bahn 2000 (S-Bahn-Projekte) sind gefährdet. Sogar der heutige Zustand des Regionalverkehrs ist nicht mehr

Im Zusammenhang mit der «Bahnreform 2», die Finanzierung und Besitz der Eisenbahninfrastruktur neu regeln soll, droht ebenfalls Ungemach. Die Kantone wehren sich bereits gegen die mögliche Aufteilung der Bahninfrastruktur in ein Grundnetz für den Transit- und Güterverkehr (welches der Bund finanzieren würde) und ein Ergänzungnetz für den Regionalverkehr (für das die Kantone sorgen müssten). Inzwischen macht sich auch der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse für eine solche Aufteilung stark und fordert kühn die Priorisierung des Güterverkehrs gegenüber dem regionalen Personenverkehr.

Otto Hostettler

**Die grössten Bremser (I)**

**Hans Badertscher, SVP, Seuzach (ZH):** Der Zürcher SVP-Kantonsrat wertete in der Debatte um die Glattalbahn: «Der Individualverkehr wird stark behindert und der Verkehrsfluss inakzeptabel gestört.» Badertscher war auch gegen den neuen Tiefbahnhof.

**Adrian Bergmann, SVP, Meilen (ZH):** In der Glattalbahn-Diskussion meinte er: «Es braucht nicht immer Schienen.»

**Christoph Blocher, SVP, Präsident Kanton Zürich, Nationalrat:** Seine SVP ergriff gegen den Kreditbeschluss des Zürcher Kantonsrats für die Glattalbahn das Referendum. Dazu schrieb Blochers Par-



tei: «Die SVP Kanton Zürich wird in Zukunft sämtliche Vorlagen über Beiträge für den öffentlichen Verkehr die Zustimmung verweigern, so lange, bis die drängenden Probleme des privaten Verkehrs endlich mit Entschiedenheit an die Hand genommen werden.»

**Beat Schori, SVP, Bern:** Der Stadtratspräsident von Bern stellte sich hinter Grossrat Thomas Fuchs und lehnte im Kantonsparlament das Projekt Tram Bern-West ab.

**So weibelt die Autolobby für die Strassen**

Im Bundeshaus hat die Autolobby nur noch die Strassen im Auge – und in mehreren Kantonen versuchen einige einflussreiche Politiker, das Bahn- und Bus-Netz zu demontieren.

Den grössten Coup der letzten Legislatur landete wohl der Aargauer SVP-Nationalrat **Ulrich Giezendanner**. Der einstige Autopartei-Exponent avancierte innerhalb weniger

Jahre zum verkehrspolitischen Vordenker der Bürgerlichen im Bundeshaus. Der Transportunternehmer, der von sich sagt, er benütze in der Schweiz sicher nicht den Zug, lancierte nicht nur die Avanti-Initiative mit einem massiven Ausbau der Autobahn und einer zweiten Röhre am Gotthard, sondern verschärfte auch den bundesrätlichen Gegenvorschlag. Auch diese Vorlage sieht nun am Gotthard einen neuen Autotunnel vor.

**Die grössten Bremser (II)**

**Toni Brunner, SVP, SG:** Der Nationalrat lobte in



der Diskussion um eine zweite Gotthardröhre, dass endlich die Bedürfnisse der Strassenbenützer wieder auf die Agenda gesetzt würden.

**Bruno Dobler, parteilos, Lufingen (ZH):** Der einstige Autoparteipolitiker sitzt als Parteiloser in der SVP-Fraktion im Zürcher Kantonsrat. In der Glattalbahn-Debatte hatte er das Projekt als Idee einer



«Gruppe wild gewordener Gemeindepräsidenten» abqualifiziert.

**Michael Dreher, Ex-Präsident Autopartei, SVP-Nationalratskandidat:** «Nur Krieg ist teurer als öffentlicher Verkehr.»

**GLATTALBAHN: SVP-REFERENDUM**

Diskret im Hintergrund erhielt sich in der Verkehrspolitik SVP-Nationalrat **Christoph Blocher**. Doch als Zürcher Kantonalpräsident weibelte er hinter den Kulissen gegen den 550-Millionen-Kredit der Glattalbahn. Im Hintergrund blieb er, als seine Partei das Referendum gegen den Entscheid des Kantonsrats ergriff. An vorderster Front agierte damals SVP-Fraktionschef **Hans Rutschmann**. Gleichzeitig liess aber Blochers Kantonalpartei verlauten: «Die SVP des Kantons Zürich wird in Zukunft sämtliche Vorlagen über Beiträge zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs die Zustimmung verweigern und sie ablehnen, so lang die drängenden Probleme des privaten Verkehrs endlich mit Entschiedenheit an die Hand genommen und gelöst werden. Die einseitige Förderung des öffentlichen Verkehrs ist abzulehnen.»

Im Sog der Glattalbahn-Gegner exponierten sich im Kanton Zürich vor allem SVP-Politiker wie Kantonsrat **Lo-**

**renz Habicher, Adrian Bergmann** oder der Parteilose, im Kantonsrat in der SVP-Fraktion politisierende **Bruno Dobler**. Die Argumentation, weshalb das Bahnprojekt nicht gebaut werden dürfe, mutete teils absurd an: Von «Zwängerei» war die Rede oder davon, dass die neue Bahn die Sicherheit auf der Strasse gefährde.

**TRAM BERN-WEST: UNTERSCHRIFTEN**

Im Kanton Bern begann der wirblige Stadtberner SVP-Grossrat **Thomas Fuchs** Unterschriften gegen das 136 Millionen Franken teure Projekt zu sammeln, bevor das kantonale Parlament überhaupt darüber beraten hatte. Auch wenn das Projekt in Fachkreisen breite Akzeptanz findet und es vom Grossen Rat mit 140 gegen 11 Stimmen genehmigt wurde, kündigte Fuchs das Referendum an: «Wir lassen uns nicht ein neues, umstrittenes, teures und unerwünschtes Projekt von aussen aufdrängen.» Fuchs – in der kantonalen SVP praktisch isoliert – fand die Unterstützung vor allem bei seiner Jungen SVP und bei lokalen Rechtsausserpolitikern. Neben Nationalrat und Schweizer Demokrat **Bernhard Hess** sind auch die Grossräte **Max Sterchi** (SVP) und **Peter Bühler** (FDP) dem Referendumskomitee beigetreten.

**METRO LAUSANNE: LEISE OPPOSITION**

Subtiler lief die Opposition bei der Metro Lausanne im Kanton Waad ab. Gegen die

Fortsetzung Seite 4



Foto: P&G

**Editorial**

In Zeichen von vermeintlich leeren Kassen sind Planer, Interessenvertreter und insbesondere Politikerinnen und Politiker von einfachen Lösungsvorschlägen sehr fasziniert. Nicht selten lauten solche Lösungen, die Projekte zu etappieren und zuerst einmal nur das Kernprojekt zu realisieren. Im öffentlichen Verkehr heisst das konkret: Der Ausbau von Zufahrtslinien wird weggelassen oder auf später verschoben. In der Schweiz zeichnet sich diese Tendenz beim Milliar-denprojekt Neat ab. Wohin diese Politik führt, können wir am Beispiel der Öresundbrücke zwischen Kopenhagen (Dänemark) und Malmö (Schweden) hautnah erleben (siehe Artikel Seiten 12/13). In der Schweiz müssten wir aber die Fehler der anderen nicht unbedingt wiederholen. Ausserdem haben wir uns verpflichtet, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Gerade deshalb müssen wir nach A nun auch B sagen und die Zufahrtsstrecken zu den Alpentunneln wie geplant ausbauen. Alles andere wäre ein Flickwerk. Geld würde investiert, ohne den vollen Nutzen zu erhalten. Halbe Sachen waren in der Verkehrspolitik noch nie gut!

Edwin Dutler, Präsident

Fortsetzung von Seite 3

590 Millionen Franken teure Verbindung zwischen Ouchy

und Lausanne-Nord, welche schliesslich an der Urne eine klare Mehrheit fand, opponierten vor allem liberale Politiker. Wortführer war der sonst als Schiedsrichter bekannte Waadtländer Grossrat **Philippe Leuba**.

Und kurz vor der Volksabstimmung torpedierte Staatsratspräsident **Charles-Louis Rochat** indirekt das Projekt, als er sagte, eine Annahme der Lausanner Metro an der Urne würde unverzüglich eine

Steuererhöhung nach sich ziehen.

Bei anderen Projekten des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz lief es in den letzten Jahren runder, und grundsätzliche Opposition blieb entweder ganz aus (beispielsweise beim Ausbauprojekt Glarner Sprinter) oder beschränkte sich auf einzelne Voten am Rand von politischen Debatten (beispielsweise Durchgangsbahnhof Zürich).

Otto Hostettler

## Die grössten Bremser (III)

**Jacques Simon Eggly, lib, GE:** Der liberale Genfer Nationalrat bekennt sich zur Avanti-Initiative und glaubt, die Bahn könne die Verkehrsprobleme sowieso nicht lösen.

**Ulrich Fischer, FDP, AG:** In der Diskussion um die Avanti-Initiative gratulierte Fischer der vorbereiteten Kommission zu ihrem Gegenvorschlag. Sein Fazit: Der Gegenvorschlag geht noch zu wenig weit.

**Thomas Fuchs, SVP, Bern:** Der Grossrat bekämpfte im Parlament das



Grossprojekt Tram Bern-West an vorderster Front und kündigte vorsorglich das Referendum an.

**Ulrich Giezendanner, SVP, AG:** Seit Jahren lobbyiert der einstige Autoparteipolitiker für eine zweite Gotthard-Autoröh-



re. Er gilt als Urheber der Avanti-Initiative. Er bezeichnet den Finöv-Fonds als «Unsinn» und den ÖV als «Fass ohne Boden». Die Verkehrsverlagerung ist für ihn «Wunschtraum».

## Der Qualm, der vielen in die Nasen sticht

Nichtraucher können aufatmen: Die BLS Lötschbergbahn will den Anteil der Raucherplätze weiter reduzieren.

Die kürzlich erlebten Situationen glichen sich: Im Nichtraucherabteil von Zügen der BLS Lötschbergbahn beklagen sich Reisende lautstark über den herüberdringenden Rauch aus dem benachbarten Raucherabteil. Dies passierte in RBDe- und Re 4/4-Pendelzügen, die einen modernisierten EW-II-Zwischenwagen einge-

dahingehend lautet, dass Nichtraucher jederzeit und überall die Möglichkeit haben, rauchfreie Luft zu atmen, wurden wir bei der BLS vorstellig.

Die Antwort der Lötschbergbahn liess zwar einige Zeit auf sich warten. Offenbar rannten wir aber offene Türen ein. Denn nur wenige Wochen nach unserer Eingabe waren einige der oben beschriebenen Wagen bereits als reine Nichtraucherwagen bezeichnet, und umgekehrt wurde beim RBDe-Triebwagen die vor einigen Jahren erfolgte Umbezeichnung des kleineren Abteils zum Nichtraucher rückgängig gemacht. Zudem ist die BLS gemäss ihrem Schreiben der Meinung, dass eine Abteiltüre keinen optimalen Schutz vor unerwünschten Gerüchen bietet. Deshalb beabsichtige sie, bereits ab Mitte dieses Jahres in den RBDe-Kompositionen nur noch reine Nichtraucher-Zwischenwagen einzusetzen.

Es sei Ziel der BLS, den Anteil der Raucherplätze in der S-Bahn Bern zu verringern, schrieb die Bahngesellschaft. Damit wolle sie sich an die geänderten Bedürfnisse der Fahrgäste anpassen. Künftig sollen auf dem ganzen S-Bahn-Netz noch rund 12% des gesamten Sitzplatzangebotes für Raucher reserviert sein.

Gegenüber BLS-Marktingleiter Hans-Ulrich Kunz würdigte Pro Bahn die Anstrengungen der BLS, wies aber gleichzeitig darauf hin, dass der Schutz der Nichtraucher in den NINA-Kompositionen zu wenig gewährt ist. Die unbefriedigende Situation wurde auch von Hans-Ulrich Kunz bestätigt. Er begründete die

Platzierung des Raucherabteils mit der Wagenkonstruktion: Das Raucherabteil ist an einem Wagenende über dem Antriebsdrehgestell beim Übergang zum Niederflerteil angeordnet. Zudem würde eine weitere Trenntür (zusätzlich zur Führerstandstüre) den Fluchtweg des Lokomotivführers behindern.

Fahrgäste, die auf Zigarettenrauch besonders empfindlich sind, bleibt in den NINA-Kompositionen somit nichts anderes übrig, als möglichst weit entfernt vom Raucherabteil Platz zu nehmen. Dies dürfte jedoch in den Hauptverkehrszeiten, wenn die Einstiegsplattformen mit Stehpassagieren besetzt sind und wegen des besetzten Raucherabteils womöglich auch auf der Plattform geraucht wird, zur Theorie verkommen.

Pro BEM meint, dass der Bahnbetreiber, aber auch die Konstrukteure der künftigen SPNV-Kompositionen wie «Flirt» und «Spatz» gefordert sind. Denn um der Tabakprävention zum Durchbruch zu verhelfen, sind nicht nur Nachbesserungen nötig, sondern die Anliegen müssen auch bei Neukonstruktionen mitberücksichtigt werden.

Damit ist noch kein Wort gesagt über den Schutz der Nichtraucher auf den Bahnanlagen (Hallten und Perrons). Hier ist die Deutsche Bahn wesentlich weiter, indem sie für ihre Publikumsanlagen ein generelles Rauchverbot erliess (und Raucherzonen kennzeichnete). Hier sollten die Eisenbahnverkehrsunternehmen möglichst bald mit der DB gleichziehen. Kurt-W. Lüthi



Nichtraucherabteil: Der lästige Qualm verärgert die Bahnkunden.

Foto: ProBahn

## Die grössten Bremser (IV)

**Lorenz Habicher, SVP, Zürich:** Der Kantonsrat betonte in der Debatte um die Glattalbahn, es handle sich um eine «kurzfristige Vision» und um eine «Zwängerei».

**Bernhard Hess, SD, Bern:** Der Nationalrat sammelt mit Thomas Fuchs Unterschriften gegen das Tramprojekt, das Berns Westen neu erschliessen soll.

**Philippe Leuba, LIB, VD:** Der liberale Waadtländer Grossrat bekämpfte in der Urnenabstimmung mit einer kleinen Truppe Gleichgesinnten das Projekt der Metro Lausanne-Nord-Ouchy.

**Theophil Pfister, SVP, SG:** Die Avanti-Diskussion beflügelte den Nationalrat zu einer Einschätzung: Auch mit hohen Investitionen in die Schiene lässt sich das Verkehrschaos nicht beheben.

**Hans Rutschmann, SVP, Nationalratskandidat, ZH:** Als SVP-Fraktionschef im Kantonsrat Zürich führte er die Opposition



gegen die Glattalbahn an. Darauf ergriff er mit Gleichgesinnten das Referendum gegen den 555-Mio.-Fr.-Kredit.

## Mühsame Reservation für Velos im ICN

Die Reservierungspflicht für den Veloverlad in den Neigezügen auf der Strecke St. Gallen-Biel-Genève ist alles andere als kundenfreundlich. Immerhin: Die SBB sind geschäftsbereit.

Seit Anfang April 2003 ist für die Beförderung von Velos in den Neigezügen eine Platzreservierung obligatorisch. Sie kostet zusätzlich zum Velobillet von 10 Franken weitere 5 Franken. Die SBB argumentieren, dass mit dieser Lösung das Kapazitätsproblem für Velos im ICN gelöst werden könne.

Pro Bahn Schweiz ist hingegen der Meinung, dass diese Vorschrift den Bedürfnissen der Kunden widerspricht. Denn: Die Reservation muss bis spätestens 15 Minuten vor Abfahrt des Zuges gelöst werden. Doch unklar ist trotz der Reservation, in welchem Wagen sich der reservierte Haken befindet. Und: Nicht selten hängt am reservierten Haken bereits ein anderes Velo. Wohin damit? Oder was soll der Fahrgast tun, wenn am Platz bereits ein Kinderwagen steht? Längst stapeln sich Briefe von erbosten Kunden bei den SBB. Weit über 80 Protestbriefe seien inzwischen bei der Generaldirektion der Bahn eingetroffen, meldete jüngst das «Velojournal».

Nicht selten haben offenbar auch SBB-Mitarbeitende am Bahnhof Mühe, allerdings mit dem Reservationsystem für den Neigezug-Veloverlad. Bei falscher Handhabung meldet der Computer nämlich «ausgebucht», auch wenn im entsprechenden ICN kein einziges Velo mitfährt. Das «Velojournal» empfiehlt inzwi-

schen jenen, deren Fahrrad im ICN angeblich keinen Platz mehr habe, bei Schalterleuten zu intervenieren. Angeblich führt nur der «Code 32» zum Veloreservierungssystem, ist die Eingabe des Schalterpersonals fehlerhaft, glaubt das System, die Veloplätze seien alle vergeben.

### PERSONAL OFTMALS WENIG ÜBERZEUGT

Offenbar ist auch ein Teil des Zugpersonals überzeugt, dass dieses System in der Praxis unbrauchbar sei. Jedenfalls mehren sich die Rückmeldungen, wonach das Zugpersonal nicht selten auf die Kontrolle der Velo-Reservationsgebühr verzichtet. Fazit: Wer bezahlt (reserviert), ist selber schuld.

Auf Grund der nach wie vor unbefriedigenden Situation steht Pro Bahn Schweiz zurzeit im Kontakt mit der Direktion Personenverkehr und hat bereits entsprechende Gespräche geführt. Pro Bahn verfolgt die Problematik weiter und wird im «InfoForum» darauf zurückkommend. gb/ohs



Foto: SBB

Gotthard-Strassentunnel: Priorität Nummer 1 der Autolobby.



Foto: SBB

Veloverlad: Die Kundenfreundlichkeit variiert je nach Zug.

## Groteske Güterstrategie am Brünig

Sie SBB wollen den Güterverkehr auf der Brünigstrecke einstellen. Damit sparen sie Investitionen von zwei Millionen Franken. Dafür muss das VBS für die Umlagerung auf die Strasse drei Millionen Franken investieren. Jetzt muss die Berner Regierung intervenieren.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 ist Schluss: Weil die SBB auf der Brüniglinie rund zwei Millionen Franken in die Erneuerung der Umladeinfrastruktur in Inter-

lung – und die Hälfte aller Transporte sind notabene leere Rückfahrten. Aber: den grössten Anteil an den Transporten hat der Flugtreibstoff. Doch trotz des geringen Volumens – aber wegen der gefährlichen Güter – sorgt die vorgesehene Umlagerung von der Schiene auf die Strasse kurz vor der Umstellung für Diskussionen. Der Bundesrat antwortete auf eine entsprechende Anfrage des Berner SVP-Nationalrats Hanspeter Seiler im März dieses Jahres, dass er es nicht für angebracht halte, bei den SBB wegen der Kerosintransporte zu intervenieren.

Der bernische Regierungsrat dagegen wurde auf eine Interpellation der Oberländer Grossrätin Christine Häslar (Grüne Freie Liste GFL) mehr als deutlich: «Es mutet aus Sicherheitsoptik eigenartig an, wenn der Bund einerseits die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene fordert und fördert und andererseits eigene Risikotransporte (Flugtreibstoff) von der Schiene auf die tunnelreiche Nationalstrasse verlagert.» Zudem versprach der Regierungsrat, in den regelmässigen Gesprächen mit den SBB «seine Besorgnis» ausdrücken werde. Die Investition der SBB in Interlaken wollte der Kanton Bern aber selber nicht mitfinanzieren. Auf eine Anfrage der SBB antwortete das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr, dass es dafür keine rechtliche Basis gebe. Eine Abgeltung an den Güterverkehr sei nur «in wenigen Ausnahmefällen» möglich. Etwa wenn der Güterverkehr mit dem bestellten Angebot für

den Personenverkehr kombiniert werden kann und damit Synergien entstehen. Investitionsbeiträge an Güterverkehrsanlagen andererseits seien nur möglich, wenn damit ein massgebender Umlagerungseffekt auf die Schiene erwartet werden könne.

Obschon die SBB nach wie vor an der Umstellung festhalten, ist das Thema politisch nicht vom Tisch. Inzwischen hat sich sogar der bernische Grosse Rat mehrheitlich hinter eine überparteiliche Motion von GFL, SP, SVP und FDP gestellt. Damit muss der Regierungsrat gegen seinen Willen erneut bei den Bundesbehörden vorstellig werden. Und: Die Berner Regierung muss sogar eine Mitfinanzierung der Investitionen in Aussicht stellen.

Halten die SBB an der Aufgabe des Güterverkehrs auf der Brüniglinie fest, wird die Situation grotesk: Zwar sparen sie zwei Millionen Franken an nötigen Investitionen in die Umladestation. «Doch gleichzeitig muss das eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) drei Millionen investieren, damit der Bahnhof Interlaken-Ost entsprechend für die Anlieferung per Lastwagen umgerüstet werden kann», kritisiert GFL-Grossrätin Häslar. Und: In den vergangenen Jahren haben zahlreiche Bauunternehmer im Oberhasli (immerhin fast so viel Transportvolumen wie das VBS) gegen eine halbe Million Franken in Infrastruktur für den Ablad der Güter von der Brünigbahn investiert.

Otto Hostettler

### Die grössten Bremser (V)

**Carlo Schmid, CVP, AI:** Der Präsident der Lastwagenfahrer attackierte im Ständerat die Bahn frontal: «Die SBB tragen im Moment wenig zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bei.»

**Max Sterchi, SVP, Bern:** Der Grossrat schloss sich dem Nein-Komitee von SVP-Kollege Thomas Fuchs an und lehnte das Projekt Tram Bern-West im Kantonsparlament ab.

**Georges Theiler, FDP, LU:** Sein Grund, warum am Gotthard die zweite Röhre gebaut werden soll: Wirtschaft und Gesellschaft haben Mobilitätsbedürfnisse. Theiler forderte auch, den Sanierungsbeitrag der GFM um eine Mio. Fr. auf 4,5 Mio. Fr. zu kürzen.

**Peter Weigelt, FDP, SG:** Der umtriebige Lobbyist



engagierte sich im Nationalrat für einen Strassenfonds. Es gebe keinen masslosen Ausbau, behoben würden nur Schwachstellen im Strassennetz.

**Hans Werner Widrig, CVP, SG:** Der Nationalrat ist Mitglied des Avanti-Initiativkomitees und betont, noch immer hinter dem Vorschlag zu stehen (kandidiert nicht mehr).

## Mal hier, mal dort, so fahren in Bern die Züge

Kaum ein Zug fährt im Bahnhof Bern immer auf dem gleichen Gleis: Der Intercity nach Zürich etwa fährt mal auf Gleis 8, dann auf Gleis 5, später auf Gleis 1 und wieder mal auf Gleis 4 oder 7. Eine Verbesserung ist nicht in Sicht.

Jahre-, wenn nicht gar jahrzehntelang war im Berner Hauptbahnhof Gleis 1 das Abfahrtsgleis für Schnellzüge und Intercitys in Richtung Freiburg. Ähnlich konstant waren die Belegung der Abfahrtsgleise für andere Ziele, vor allem für Schnellzüge und Intercitys. In den letzten Jahren verschlechterte sich diese Konstanz, insbesondere seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2002. So fährt nun der IC nach Lausanne und Genf-Flughafen zwischen 06.47 und 21.47 elf Mal ab Gleis 4, drei Mal ab Gleis 3 und je einmal ab Gleis 5 und 8. Noch uneteter sind die Abfahrtsorte für den IC nach Zürich (mit Weiterfahrt Richtung Ostschweiz), der in der Hauptstadt jeweils .47 abfährt. Sechs Mal fährt er auf Gleis 8, fünf Mal auf Gleis 5 oder Gleis 1 und je einmal auf Gleis 4 und 7. Diese Beispiele liessen sich beliebig vermehren.

Partenze	Gleis Voie	Hinf Rem
BIEL / BIENNE	12	Sektor
KERZERS	13	Sektor
GENEVE 1 AEROPORT	4	
ROMANSHORN	8	
THUN	12	Sektor
HAMBURG A	5	
ZUERICH HB	10	
SCHWARZENBURG	2	
BIEL / BIENNE	9	

Wo fährt der Zug heute: Gleis 8, Gleis 1, Gleis 4 oder Gleis 7? Im Bahnhof Bern fahren die Züge zwar immer zur gleichen Zeit – aber zum Ärger der Reisenden oft auf einem anderen Gleis.

Etwas besser sind die Verhältnisse im S-Bahn-Verkehr, aber auch hier gibt es keine Linie, die während der ganzen Verkehrszeit nur ab dem ei-

nen Gleis abfährt. Hier variieren die Abfahrtsgleise je nach Wochentag.

### LEICHT EINZUPRÄGEN

Vor etwas mehr als 20 Jahren haben die SBB den Taktfahrplan eingeführt, und es wäre heute wohl undenkbar, diese «Institution» rückgängig machen zu wollen. Gleich wie die immer gleiche Abfahrtsorte eines Zuges in eine bestimmte Richtung für den Bahnkunden ein leicht einprägendes Merkmal sein sollte, so ist nach Auffassung der Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn Schweiz (Pro BEM) auch das Abfahrtsgleis eine wichtige Orientierungshilfe. Wie mancher eilige Fahrgast ist wohl in den letzten Monaten wegen dieser Inkonzanz in den falschen Zug eingestiegen und hat dies zu spät bemerkt?

Pro Bahn hat diese Probleme

matik bereits im vergangenen Frühjahr anlässlich einer Kerngruppensitzung diskutiert und sie dem Kundendienst Region Mittelland der SBB unterbreitet.

In der Antwort betont der SBB-Kundendienst, er sei sich durchaus bewusst, dass es für Bahnkunden einfacher wäre, wenn die Züge nach dem gleichen Zielort immer vom gleichen Gleis fahren würden. In dessen stunden diesem Anliegen verschiedene Fakten entgegen: fehlende Überfunktionen auf den Zufahrtsstrecken in Bern-Weyeremannshaus und Bern-Wylerfeld, Löchligut sowie auf der Verbindungslinie Ostermündigen-Zollikofen. Durch die niveaugleichen Spurwechsel resultierten potenzielle Konfliktsituationen, die nur durch geänderte Gleisbenutzungen im Bahnhof vermeiden werden können.

Fortsetzung Seite 8

### Bahnhof leer – Züge blockiert

Ein besonders augenfälliges Beispiel findet man am späten Abend, zu einem Zeitpunkt mit weniger Zügen und – so würde man annehmen – auch weniger Konflikten. Dennoch belegen in recht kurzer Folge zwei S-Bahn-Züge dasselbe Gleis 4: Der S2 nach Schwarzenburg mit Abfahrt um 22.54 Uhr folgt acht Minuten später die S1 aus Laupen, welche um 23.04 Uhr Richtung Thun weiterfährt. Neben der nicht ersichtlichen Notwendigkeit dieser Lösung erstaunen vor allem auch die dadurch möglichen Folgeverspätungen. So geschehen am 10. Juli, als die S2 wegen Lokdefekt nicht losfuhr und damit die Einfahrt für die S1 blockierte. Neben den unumgänglichen Massnahmen für den Zug nach Schwarzenburg (Verständigung mit dem Lokführer, Löschen der eingestellten Fahrstrasse mittels plombierter Tasten, Verlegung von Zugkreuzungen etc.) musste der Disponent auch noch die Ersatzlösung für die S1 (Umleitung auf Gleis 3) aus dem Ärmel zaubern, damit sich deren unvermeidlich gewordene Verspätung in Grenzen hielt. st

## Simple Weichen hätten grosse Wirkung

Würden westlich von Langenthal auf der Stammlinie Verbindungsweichen zur Neubaulinie Mattstetten–Rothrist verlegt, könnte die Region profitieren. Doch die SBB winken ab.

Mit einem interessanten Vorschlag versuchte die Pro Bahn Sektion Espace Mittelland einen Nutzen aus der Bahn-2000 Neubaustrecke für die Region Langenthal/Solothurn zu erzielen. Dazu forderte Pro Bahn von SBB und Bundesamt für Verkehr (BAV), westlich von Langenthal Verbindungsweichen von der alten Stammlinie auf die Trasse der Neubaulinie Mattstetten–Rothrist zu verlegen. Damit könnte die Region Langenthal/Solothurn von der Bahn 2000 direkt profitieren. Beispielsweise wäre es möglich, eine RX-Verbindung (Querverbindung) von (Zofingen–Murgenthal–) Langenthal nach (Subingen–Dezendingen–) Solothurn zu führen. An diesen Orten bietet der ÖV nämlich kein gutes Angebot. Die eingleisige Strecke nach Solothurn könnte sicher noch einen Zug mehr

aufnehmen und damit eine bessere Auslastung erreichen. Die Region Langenthal, mit einem grossen Verkehrsaufkommen nach Bern, könnte mit einer Verbindung Luzern–Sursee–Zofingen–Langenthal–Bern noch mehr profitieren. Zudem könnte diese Verbindung auch vom Güterverkehr genutzt werden. Und: Der Betrieb kann in Störfällen, oder bei Unterhaltsarbeiten, besser aufrecht erhalten werden.

### KOSTEN: 20 MIO. FR.

Auf den Vorschlag von Pro Bahn reagierten die SBB rasch. Die ursprüngliche Planung von Bahn 2000 habe diese Verbindung tatsächlich vorgesehen. Dies vor allem, um bei Betriebsstörungen auf der Neubaustrecke eine Verbindung zur heutigen Linie zu ermöglichen. Vertiefte Überle-

gerungen hätten aber zur Erkenntnis geführt, darauf zu verzichten, schreiben die SBB. Ausschlaggebend seien vor allem die hohen Kosten von mehr als 20 Millionen Franken. Die SBB sprechen gleichzeitig von «hohen Folgekosten für den Unterhalt». Und weiter: «Die Komplexität und Verfügbarkeit sind weitere Faktoren, die zu diesem Entscheid geführt haben.»

Die SBB versichern in ihrer Reaktion auf die Eingabe von Pro Bahn aber, dass die Anlagen so gestaltet seien, dass eine Verbindung zu einem späteren Zeitpunkt technisch möglich bleibe. Ausserdem werden Langenthal und Herzogenbuchsee ab dem 12. Dezember 2004 von einem Halbstundentakt nach Bern und Olten profitieren können, argumentieren die SBB.

Hans Schärer

Fortsetzung von Seite 7

Die nur vier vorhandenen Gleise, welche Züge in grosser Anzahl aus dem Oberland, Olten und Biel aufnehmen müssen, erlauben bei der Gleisbelegung im Bahnhof Bern nur wenig Möglichkeiten. Eine Querverfahrt eines Zuges blockiert unter Umständen mehrere nachfolgende Züge

Erschwerend für eine regelmässige Gleisbelegung sind auch unterschiedliche Zuglängen im Fernverkehr. Bei einigen Zügen werden in Bern Wagengruppen bei- oder weggestellt. Diese Umstellungen können ihrerseits zu Behinderungen anderer Züge führen. Wegen der Bauarbeiten für die Perronverlän-

gerung auf der Seite Freiburg können die Gleise zeitweise nur auf der Seite Aarebrücke benützt werden, so dass auch im Jahr 2004 von der sogenannten Gleisdiziplin abgewichen werden müsse.

### SBB: GENÜGEND INFORMATION ?

Im Antwortschreiben weisen die SBB zudem auf die grosse Anzeigetafel, die gelben Abfahrtsplakate, Monitore und die Zugabfertigungsanzeiger hin. Damit könne man davon ausgehen, dass es jedem Reisenden möglich sei, sich rasch und unkompliziert über das Abfahrtsgleis zu informieren.

Pro Bahn verkennt nicht, dass sich die zurzeit ungenü-

gende Infrastruktur, sowohl auf den Zufahrtsstrecken als auch im Bahnhof Bern, für den Betrieb erschwerend auswirken. Nach eigenen Beobachtungen wird jedoch von der Banalisierung ost- und westseitig vom Bahnhof noch zu wenig Gebrauch gemacht.

Pro Bahn wird trotzdem weiterhin das Gespräch mit den SBB suchen, um die Gründe für einzelne Abweichungen eingehender diskutieren zu können. Unklar bleibt beispielsweise trotz der Begründung der SBB, wieso die S3 nach Thun (Bern ab 08.19) ausgerechnet nur am Sonntagmorgen – bei wenig Betrieb notabene – ab Gleis 4 statt 12 fährt.  
Kurt-W. Lüthi



Foto: SBB

## SBB-Cargo: Optimieren

Der Verwaltungsrat der SBB hat beschlossen, den Wagenladungsverkehr zu optimieren. Dadurch bleiben alle Zustellpunkte erhalten. Mit den Kunden werden die entsprechenden Vereinbarungen in Bezug auf die Zustellzeiten vereinbart. Damit haben sich die SBB für den Service public und die flächendeckende Versorgung entschieden. Es bleibt zu hoffen, dass die Politik auch die Rahmenbedingungen schafft, damit der Wagenladungsverkehr kostendeckend abgewickelt werden kann. HS

### AUTOBETRIEBE SERNFALT

Die Autobetriebe Sernfalta AG (AS) schloss das vergangene Jahr mit einem Verlust von 36 886 Franken ab. Im Berichtsjahr beförderte die AS 485 958 Personen (minus 11 000 Personen). Wegen der schlechten Witterung im Sommer 2002 und Herbst ist auch der Reiseverkehr (Spezialfahrten) zurückgegangen. Bei den täglichen Bahnersatzfahrten waren Mehreinnahmen zu verzeichnen. Die AS-Verantwortlichen hoffen nach der Einführung der Direktzüge von und nach Zürich (Glärner Sprinter) auf Frequenzsteigerungen. HS

## Die Folgen verpasster Chancen in Luzern

In der Agglomeration Luzern wirken sich heute die Planungssünden von gestern aus: beispielsweise das aufgehobene Tram nach Kriens oder eine Buslinie in ein Industriegebiet mit einem miserablen Kostendeckungsgrad.



Busse vor dem Luzerner Bahnhof: Das integrale Tariffsystem macht das Busfahren einfacher – ein Lichtblick in der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs.

Leider gilt die Stadt Luzern nicht gerade als Vorbild, was den öffentlichen Verkehr angeht. Statt die Probleme zu lösen, wurden sie während Jahren hinausgezögert. Heute scheinen sie fast unlösbar. Paradebeispiel ist die ehemalige Tramlinie Luzern–Kriens. Diese wurde 1961 auf Trolleybus umgestellt. Was damals als modern gefeiert wurde, ist aus heutiger Sicht ein fataler Fehler. In Spitzenzeiten fahren nun bis zu 12 Busse pro Stunde, allerdings vermögen diese die Nachfrage kaum zu decken. In Stosszeiten kann man froh sein, im Bus überhaupt noch einen Stehplatz zu ergattern.

Ein anderes Beispiel von schlechter Planung zeigt die neue Buslinie 5 der Emmer Busbetriebe. Diese musste eingeführt werden, weil im Industriegebiet Littauer Boden (fernab bestehender Siedlungsgebiete) ein Bauplatz bewilligt worden war. Von Gesetzes wegen musste dieses Gebiet darauf mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Und so fährt heute ein Bus im Halbstundentakt

– der Kostendeckungsgrad beträgt gerade mal 7,8 Prozent. Zum Glück finanziert dieser Bauplatz den Bus die ersten Jahre mit. Für den Bauplatz geht die Rechnung allemal auf: Besser erschlossenes Bauplatz wäre wohl einiges teurer zu stehen gekommen. Wem solche Projekte nützen, ist fraglich. Wohl kaum fördern sie den öffentlichen Verkehr. Denn: Wer fährt schon mit dem Bus zu einem Bauplatz, um dort womöglich sperrige Produkte einzukaufen?

Doch es gibt auch Lichtblicke im Luzernischen. Mit der Einführung eines integrierten Tarifverbundes Anfang 2002 wurde in Luzern das Busfahren wesentlich vereinfacht. Ebenso konnte mit der Eröffnung von zwei neuen SBB-Haltestellen (Gersag und Längenbold) vor allem in Emmenbüchel ein grosses Gebiet direkt mit der Bahn erschlossen werden. Ebenso ist geplant, das Stammbahnnetz der Verkehrsbetriebe Luzern im Jahr 2006 erstmals öffentlich auszuscheiden und im gleichen Zug grössere Änderungen am Taktfahrplan und an den Linienführungen vorzunehmen. Man erhofft sich dadurch mehr Effizienz und mehr Attraktivität für die Kunden.

Dabei werden aber auch wieder die leider teureren Trolleybuslinien zur Sprache kommen, die man eigentlich heute aus Kostengründen lieber auf «normale» Buslinien umstellen möchte. Allerdings wird dies kein einfaches Unterfangen sein, da die Trolleybusse bei der Bevölkerung sehr beliebt sind, was Umfragen gezeigt haben.

René Dürig

## Die Matterhorn-Gotthard-Bahn akzeptiert das GA

Positive Nachricht für Kundinnen und Kunden der Matterhorn-Gotthard-Bahn. Ab dem 1. Dezember 2003 wird das Generalabonnement auf dem gesamten Streckennetz der Bahn gültig sein. Auch auf den Postautolinien Brig-Täsch und St. Niklaus-Grächen/Gasenried wird das GA ohne Einschränkung anerkannt. Nach dem Zusammen-

schluss der beiden Unternehmen Furka-Oberalp-Bahn und Zermatt-Bahn (BVZ) zur Matterhorn-Gotthard-Bahn haben die Verantwortlichen des neuen Bahnunternehmens in kurzer Zeit eine kundenfreundliche Lösung getroffen.

Die Matterhorn-Gotthard-Bahn geht davon aus, dass die Anerkennung des GA und insbesondere der Tageskarten

zum Halbtaxabonnement zu gewissen Reisezeiten einen bedeutenden Mehrverkehr zur Folge haben wird. Analog zur Regelung auf der bisherigen Strecke der Furka-Oberalp-Bahn wird daher für Reisende mit Tageskarten (nicht aber für GA-Kunden) ebenfalls ein Lenkungszuschlag erhoben. Die Details werden zurzeit ausgearbeitet. DUT

## Ein «Sprinter» für Pendler und Touristen

Das Glarner Land ist mit seinem Projekt einer direkten Verbindung nach Zürich einen grossen Schritt weiter. Der Landrat gab für das Projekt Glarner Sprinter grünes Licht.

Glarner Sprinter nennt sich die neue Zugverbindung ab Zürich HB direkt ins Glarnerland – ohne Umsteigen. Die Züge verkehren ab dem Fahrplanwechsel Ende 2004 sieben Mal täglich von Montag bis Freitag (alle zwei Stunden) von und nach Schwanden. An den Wochenenden sind für den Tourismusverkehr zwei Verbindungen in jede Richtung vorgesehen (von/ab Linthal). Halteorte sind Zürich HB, Pfäffikon (SZ), Lachen, Ziegelbrücke, Näfels/Mollis, Netstal, Glarus, Schwanden, Linthal/Braunwaldbahn, Linthal. Zur Diskussion stehen von Montag bis Freitag für Berufspendler noch die Halte in Nieder/Oberurnen, Ennenda und Mitlödi. Vorerst werden die Züge aus bestehendem Rollmaterial gebildet, ab 2007 werden es klimatisierte Kompositionen sein. Das neue Angebot stellt eine Ergänzung zum bestehenden Stundentakt dar, welcher mit den IR Zürich-Chur in Ziegelbrücke verknüpft ist.

Heute ist der Kanton Glarus mit einer SBB-Stichlinie ab Ziegelbrücke erschlossen. Täglich zählt die Region rund

3500 Wegpendler und 2000 Zupendler. An den Wochenenden sind es vor allem Touristen, welche das Glarnerland besuchen. Die neuen Verbindungen sind eine wichtige Voraussetzung, um den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung sowie als attraktiver Wohnkanton sind diese von verschiedenen Seiten geforderten schnellen, direkten Verbindungen unerlässlich. Das bestätigt auch die überdurchschnittlichen Frequenzen des einzigen direkten Zuges ab Linthal nach Zürich am Sonntagabend, welcher vorwiegend von Touristen benutzt wird.

### GLARUS ABGESCHNITTEN

Leider wurde Ziegelbrücke und somit dem Kanton Glarus der Halt von EC-Zügen nach Österreich und IC nach Chur (mit einer Ausnahme) stets verweigert. Auch in den Fahrplanstudien 2006/07 gibt es keine Anzeichen, welche Ziegelbrücke den Halt von sogenannten A-Zügen garantie-

ren. Nachdem alle Versuche scheiterten, schnelle Verbindungen für Berufspendler und Touristen zu realisieren, war der Kanton Glarus gezwungen, in Zusammenarbeit mit den SBB und interessierten Kreisen aus Wirtschaft und Politik nach Alternativen zu suchen. Dazu gehörten auch der Glarner Pendlerverein und die Sektion Ostschweiz von Pro Bahn Schweiz als Vertreter der Kunden des öffentlichen Verkehrs.

### AUSGEREIFTES PROJEKT

Die Glarner Baudirektion hatte dem Landrat schliesslich ein ausgewogenes, ausgereiftes und finanzierbares Projekt vorgelegt. Trotz der ersten finanziellen Lage des Kantons hatte der Kantonsrat diesem Projekt Ende Juni mit grossem Mehr zugestimmt. Pro Bahn Schweiz gratuliert dem Landrat zu diesem mutigen Entscheid. Gerade in einer Zeit, wo wir um die Substanzerhaltung im Regionalverkehr kämpfen müssen, hat dieses Signal aus Glarus eine wegweisende Bedeutung

Hans Schärer

## Berner verteilen dem öffentlichen Verkehr gute Noten

Fast die Hälfte der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern ist mit dem Angebot zufrieden. Dies ergab eine Umfrage des Amtes für öffentlichen Verkehr in Zusammenarbeit mit mehreren Transportunternehmungen. Zum ersten Mal überhaupt wurden im ganzen Kanton Bern 2400 Personen zu ihrer

Meinung über das Angebot des öffentlichen Verkehrs befragt. Weitere 2000 Kundinnen und Kunden gaben ihre Meinung über eine Telefonhotline oder via Internet ab. 48,6 Prozent der ÖV-Kunden gaben an, sehr zu zufrieden mit dem Angebot zu sein. 45 Prozent sind «eher zufrieden» und nur 5 Prozent sind «eher nicht zufrieden», während

1 Prozent «gar nicht zufrieden» war. Kritik gab es am Fahrplan in Randstunden und am Wochenende, über fehlende Park+Ride- (beziehungsweise Park+Bike-) Anlagen oder über das knappe Platzangebot in Spitzenzeiten. Moniert wurde auch die Sauberkeit und die fehlenden Informationen bei Betriebsstörungen. ohs

## Appell an Kantonsräte

Die Sektion Ostschweiz von Pro Bahn wehrt sich gegen den geplanten Abbau von Regionalzugs- und Postautoverbindungen. Pro Bahn zeigt in einem Brief an sämtliche Kantonsräte zwar Verständnis für die angespannte finanzielle Situation des Kantons St. Gallen. Allerdings zeigt sich die Interessenvereinigung der Bahn-, Bus- und Tramkunden überzeugt, dass mit dem vorgesehenen Abbau am falschen Ort gespart werde. Für abgelegene Dörfer trage ein ÖV-Anschluss zur Chancengleichheit bei, er sei aber auch für Schulen, Gewerbetreibende (beziehungsweise deren Mitarbeiter) und für ältere Personen äusserst wichtig. Pro Bahn Schweiz appelliert an die Kantonsrats-Mitglieder, sich gegen die Ausdünnung des Regionalverkehrs einzusetzen und warnt vor dramatischen Folgen. Das letzte Wort über das künftige Angebot liegt beim Kantonsparlament. ohs

### JETZT VORMERKEN: PRO BAHN-DV 2004

Die Delegiertenversammlung 2004 von Pro Bahn Schweiz findet am 3. April statt. Wer an diesem Tag einen besonderen Ausflug ins Sihltal unternehmen möchte, sollte sich dieses Datum schon heute reservieren. Vorgesehen ist neben den statutarischen Geschäften eine Extrafahrt der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU). ohs

## Besseres Angebot südlich des Gotthards

Auf den Strecken Bellinzona-Locarno und Bellinzona-Lugano-Chiasso wird das Angebot ab 2005 ausgebaut.



Weiterer Ausbau geplant: Wartende Reisende im Spiegelbild eines Zuges im Bahnhof von Lugano.

Ab 2005 wird auf den Strecken Bellinzona-Locarno und Chiasso-Lugano-Bellinzona der Halbstundentakt, mit Anschluss in Giubiasco, eingeführt. Diese Dienstleistung wird teilweise bis Biasca verlängert. Dies ist die Folge ei-

nes kürzlich unterzeichneten Abkommens zum regionalen Eisenbahnverkehr zwischen den SBB und dem Kanton Tessin.

Nächstens sollte auch das Grundsatzprojekt für die Eisenbahnverbindung Lugano-

Mendrisio-Varese-Gallarate-Malpensa vervollständigt werden. Die Wichtigkeit dieser Verbindung ist nicht zu unterschätzen. Nicht nur würde damit eine schnelle Schienenverbindung zum internationalen Flughafen Milano-Malpensa möglich. Vielmehr würde auch ein bequemer Anschluss an die Simplonlinie realisiert werden können. Die Fahrzeiten in die Romandie und nach Bern könnten bedeutend verkürzt werden.

Die Eisenbahnverbindung zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz ist immer ein heikler Punkt: Die Schwierigkeiten des Strassenverkehrs am Gotthard und die Streichung von Flugverbindungen aus Lugano-Agno sollten die SBB eigentlich motivieren, ihr Angebot zwischen der Süd- und der Nordschweiz zu verbessern.

### DIREKTE VERBINDUNG LUGANO-BERN?

Mit ein wenig gutem Willen sollte es beispielsweise möglich sein, eine Verbindung von Lugano nach Bern einzuführen, die diese Strecken in weniger als vier Stunden zurücklegen würde. Dabei könnte man beispielsweise Zwischenhalte und das Umkehrmanöver in Luzern oder Zürich vermeiden. Eine Zugkomposition, die am Morgen vor 10 Uhr Bern erreicht und am Abend nach 17 in der Hauptstadt abfährt, wäre schon ein grosser Fortschritt. Leider gibt es aber offenbar in der schweizerischen Verkehrspolitik zurzeit nur ein einziges Thema: die Verdoppelung des Autobahntunnels am Gotthard.

Giovanni Ruggia

## Veloparking für Pendler

Pendlerinnen und Pendler, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof Biel fahren, haben eine neue Parkmöglichkeit. Unmittelbar neben dem Bahnhof wurde ein Teil des neuen Parkhauses als Velostation eröffnet – das grösste Veloparking des Kantons Bern. Die neue Velostation bietet einen überdachten und vor allem bewachten Unterstand für 450 Fahrräder. Die Veloplätze sind mit einem elektronischen, berührungsfreien Zutrittsystem ausgerüstet, das den Zugang rund um die Uhr ermöglicht. Zugang erhält, wer über eine Chipkarte (Kreditkartengrösse) oder eine programmierte Uhr (Swatch Access) verfügt. Ein Monatsabo kostet 15 Franken, ein Jahresabo 100 Franken. ohs

### BAHNHOF SCHWANDEN

Der Bahnhof Schwanden wird in Zukunft nicht mehr besetzt sein und an ein Fernsteuerzentrum angeschlossen werden. Damit der Knoten Bahn/Bus nicht zu einem Geisterbahnhof verkommt, ist eine Arbeitsgruppe mit einem Projekt für ein modernes Dienstleistungszentrum beschäftigt. Der Bahnhof Schwanden verkaufte bis anhin für rund 1,3 Millionen Franken Bahndienstleistungen. HS

## Licht und Schatten im hohen Norden

Bei der Privatisierung des öffentlichen Verkehrs in Europa spielten die skandinavischen Länder eine Vorreiterrolle. Doch heute ist der Nutzen der Privatisierung für Kunden nicht ersichtlich, die Qualität ist oft unbefriedigend. Mit Ausnahme der Pendolino in Finnland vermag heute kein Zug wirklich zu überzeugen. Ein Selbsterfahrungsbericht.



Foto: Edwin Dutler

Lassen keine Fahrgastwünsche offen: Kundenfreundliche Pendolino der finnischen Bahnen.

### Musik und Strom

Zur Unterhaltung während den stundenlangen Fahrten haben die Bahnen Musikanlagen in den Zügen installiert. Diese funktionieren jedoch einzig in den finnischen Pendolino tadellos. Bei den finnischen und dänischen IC und den schwedischen X2000 sind sie immerhin teilweise benutzbar, bei Connex, den übrigen schwedischen und norwegischen Bahnen funktionierte nichts. Für Audio/Video ist die Deutsche Bahn in den ICE1 nach wie vor einsame Spitze. Praktisch alle nordischen Züge sind dafür mit Steckdosen ausgerüstet (für Laptop). Im ICE1 der DB habe ich dagegen im ganzen Zug keine Steckdose gefunden. **DUT**

Die am 1. Juli 2000 mit königlichem Pomp eingeweihte Öresund-Brücke zwischen Dänemark und Schweden hat für die Region Kopenhagen-Malmö einen grossen wirtschaftlichen Aufschwung gebracht. Die Fahrt über die Brücke wird vom öffentlichen Verkehr ebenfalls benützt. Auch die Hochgeschwindigkeitszüge von Kopenhagen nach Stockholm respektive Göteborg fahren jetzt im Takt über die Brücke. Tatsache ist, dass die Fahrt mit den Hochgeschwindigkeitszügen gemäss Fahrplan 38 Minuten dauert. Die Reise mit dem Schnellboot von Kopenhagen nach Malmö – also von Zentrum zu Zentrum – dauerte früher auch nur 45 Minuten, die Reisezeitersparnis beträgt also gerademal 7 Minuten. Wo liegt das Problem?

Um die Kosten des Grossprojektes zu sparen (die Brücke war etwas teurer als geplant), wurden einfach der Ausbau der Zufahrtsstrecken

sowie der Ausbau der Bahnhöfe Kopenhagen sowie Malmö gestrichen. So fahren nun in kurzer Taktfolge Hochgeschwindigkeitszüge, IC-Züge, S-Bahnen und Güterzüge auf den gleichen Geleisen. Und da bekanntlich der langsamste Zug den Takt angibt, schleichen auch die Hochgeschwindigkeitszüge im Bummeltempo zur Brücke oder werden sogar vorzeitig gewendet. Und auch der Flughafenbahnhof Kopenhagen-Kastrup wurde nur zweigleisig gebaut.

Ein Unsinn sondergleichen, wenn man bedenkt, dass in diesem Bahnhof Züge starten und enden. Doch inzwischen haben die Verantwortlichen endlich gemerkt, dass praktisch kein Zug Kopenhagen und Malmö pünktlich erreicht. Die Folge: Die Strecken werden doch noch ausgebaut.

Es wird spannend sein zu beobachten, ob die schweizerischen Verkehrspolitiker aus diesem Desaster etwas lernen oder ob wir bei den Alpen-tunnel die Fehler der Dänen und Schweden wiederholen. Die Zukunft wird es zeigen.

### VERBINDUNGEN IN SCHWEDEN MIT CONNEX

Auch wenn es eigentlich selbstverständlich sein sollte, erfreulich ist es allemal: Erstmals nach der Privatisierung war es mir möglich, ein Schlafwagenabteil von Stockholm nach Lulea direkt am Schalter in Dietikon zu buchen. Dies verdient deshalb Erwähnung, weil der bisherige Zugbetreiber Tagkompaniet aus Kostengründen (Ablieferung

der Provision) nicht bereit war, Billette und Reservationen von anderen Bahnen ausstellen zu lassen. Positiv ist auch, dass Connex die ehemaligen TEE-Aussichtswagen aus dem Rheingold nicht mehr einsetzt. Nachdem die Betreiber Statens Järnvägar (SJ) und Tagkompaniet bei diesen kombinierten Speise-/Erstklasswagen auf jede Revision verzichtet hatten, waren diese Wagen für Kunden schlicht unzumutbar. Die Klimaanlage beispielsweise lief nur noch auf der Stufe «sehr kalt», die Wagen wurden zu fahrbaren Kühlschränken. Die heute von Connex eingesetzten Speise-

Fortsetzung Seite 13

### Essen und Trinken

Angenehm ist in den skandinavischen Ländern, dass in der 1. Klasse jeweils kostenlos Kaffee und Tee angeboten werden, entweder in Selbstbedienung oder durch Bedienung. Das Angebot in den Speisewagen war mehrheitlich dürftig – mit Ausnahme des Connex-Nachtzuges, der durch Svenska Orientexpressen betrieben wird und ein gutes Angebot offerierte. Auch die Minibars sind nicht optimal ausgestattet, so konnte ich in einem schwedischen IC um die Mittagszeit kein Sandwich kaufen («Das führen wir nicht», meinte der Angestellte). Die Minibar führte hingegen Batterien für Handy und Laptop! **DUT**



Foto: Edwin Dutler

Lange Zugfahrten im hohen Norden: Nicht immer funktioniert das installierte Musik- und Audiosystem in den Zügen Skandinaviens.

### Umsteigen und warten

Planen Sie bei einer Skandinavienreise genügend Zeit zum Umsteigen ein! Bedingt durch die harten Winter werden insbesondere Infrastrukturarbeiten in den Sommermonaten erledigt. Diese teilweise langen Langsamfahrstellen führen bei den Einspurstrecken schnell zu Verspätungen. Auch die bei uns bekannten Signalstörungen gibt es, sodass Verspätungen an der Tagesordnung sind. Ich konnte beobachten, wie (theoretische) 40 Minuten Umsteigezeit in Stockholm und in Finnland nicht ausgereicht haben. Und Umsteigen am gleichen Bahnsteig kennt man kaum, auch wenn das Gleis nebenan nicht benötigt wird. Sogar bei praktisch leeren Bahnhöfen ist ein längerer Fussmarsch notwendig. **DUT**

Fortsetzung von Seite 12

wagen sind zwar sehr eng be-stuhlt, aber sonst durchaus akzeptabel.

Im Connex-Nachtzug machte das Schlafwagenabteil einen gepflegten Eindruck, die Bettwäsche war neu, und alles Nötige war vorhanden. Dass der Zug mit zwölf Wagen in Stockholm erst drei Minuten vor der Abfahrt bereitgestellt wurde und dadurch zu spät abfuhr, gehört anscheinend zur nordischen Mentalität. Schlecht war auch die Orientierung der Passagiere auf dem Perron. Weil kein Wagenstandsanzeiger vorhanden ist, mussten alle Reisenden mit viel Gepäck ihren reservierten Wagen umständlich suchen.

In den Connex-Tageszügen von Lulea nach Narvik gibt es nur Wagen der 2. Klasse. Es gibt auch einen Speisewagen, der diesen Namen allerdings nicht verdient. Deshalb ist er vermutlich auch nicht im Fahrplan aufgeführt. Die von den SJ gemieteten Personenwagen haben seit ihrer Inbetriebsetzung vor Jahrzehnten keine Revision der

Inneneinrichtung mehr erhalten: defekte Fussleisten, aufgerissene Kissen, zerbrochene Halterungen etc. Die Kopfkissen stanken erbärmlich. Waschanlagen scheint Connex nicht zu kennen. In diesem Zustand verkehrt in der Schweiz kein Zug! Fazit in Schweden: Connex ist zwar etwas kundenfreundlicher als Tagkompaniet, doch punkto Qualität gibt es noch einige Hausaufgaben zu erledigen. Darum: Für Reisen nach Kiruna (bzw. Narvik) empfiehlt es sich, den direkten Nachtzug von Connex ab Stockholm zu benützen.

### ÜBERZEUGENDE PENDOLINO

Der in Italien gebaute Pendolino war in Finnland ein Erlebnis und hat mich voll überzeugt. Eine sinnvolle Raumaufteilung, bequeme Sitze, fünf Audioprogramme, Informationen in drei verschiedenen Sprachen lassen keine Fahrgastwünsche offen. Insbesondere in der 1. Klasse wurden die Bedürfnisse der Geschäftsreisenden berücksichtigt, es stehen drei durch Türen abgetrennte Räume zur Verfügung. Und in der Abteilung Business Plus ist im Reservationspreis eine Mahlzeit begriffen, die am Platz serviert wird. Auch die Laufruhe des Zuges war sehr angenehm, man spürte die angezeigte Geschwindigkeit kaum. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 220 km/h, die Reisegeschwindigkeit 200 km/h, gefahren auf der Strecke Helsinki-Tampere. Als Wermutstropfen muss die Verpflichtung bezeichnet werden: Die angebotenen Speisen waren «fastfoodmässig» dürftig. Aber die nordischen Länder scheinen beim Essen andere Bedürfnisse als wir Schweizer zu haben.

Edwin Dutler



Gediegener Konferenzraum im Pendolino (oben) und Nachtzug Trondheim-Bodø mit neuem Schlafwagen (unten).



Foto: Edwin Dutler

### Zeremonie am Polarkreis

Die Überquerung des nördlichen Polarkreises, wo im Sommer während Wochen die Sonne nicht untergeht (Mitternachts-sonne), wird von den skandinavischen Transportunternehmungen unterschiedlich gefeiert. Auf den Hurtigruten-Schiffen (Norwegen) erhält jeder Passagier von Neptun eine Suppenkelle mit kaltem Wasser in den Hals gegossen, anschliessend gibts ein Diplom. Bei den Inlandsbahnen in Schweden macht der Zug einen Fotohalt, und es gibt mehrsprachige Erklärungen. Bei den norwegischen Bahnen bremst der Zug ab, und per Lautsprecher folgen mehrsprachige Erklärungen. Zudem pfeift der Lokomotivführer. Nur bei Connex ist die Überquerung des Polarkreises kein Thema, Reisende bemerken die geografische Besonderheit nicht. **DUT**

## Liechtenstein, Land mit einem fürstlichen ÖV

Liechtenstein verfügt über eines der dichtesten Busnetze der Welt. Modernste umweltfreundliche Busse verkehren auf den Hauptachsen täglich im Zwanzig-Minuten-Takt – zu äusserst günstigen Abpreisen.

Obwohl sich das liechtensteinische Bahnnetz auf eine einzige Bahnlinie beschränkt, kommen unsere Nachbarn im Osten auf keinen Fall zu kurz – jedenfalls was den öffentlichen Nahverkehr anbelangt. Dafür sorgt seit 2001 die Liechtensteinische Bus Anstalt (LBA), eine Tochter von Postauto Schweiz. Im Zuge der neuen Gesetze in Liechtenstein (EWR) wurde es nämlich nötig, das Postauto Regionalzentrum Liechtenstein als selbstständiges Unternehmen auszugliedern.

### KOMPLETT NEUE BUSFLOTTE

Die neue LBA besorgte sich auf diesen Zeitpunkt hin eine gänzlich neue Busflotte. Die sehr komfortablen Niederflrbusse von MAN sind im LBA-eigenen Design gestrichen und fahren mit Erdgas. Dies hat sich positiv auf die Umwelt ausgewirkt: Die Schadstoffausstösse wurden zum



Parade vor dem fürstlichen Schloss: Fahrzeuge der Liechtensteinischen Bus Anstalt.

einem staatlichen Betrieb umfunktioniert (siehe nebenstehenden Kasten).

Aber nicht nur fahrzeugtechnisch überzeugt die LBA: Praktisch das ganze Land ist mit Buslinien erschlossen. Hauptachsen werden täglich im Zwanzig-Minuten-Takt bedient.

Ebenso erfreulich sind die Tarife: Eine Jahreskarte für das ganze LBA-Netz, inklusive der Bahnstrecke Buchs (SG)-Feldkirch, kostet im Jahr für einen Erwachsenen nur 80 Franken, ein Familienabo gar nur 160 Franken. Ein Angebot, von dem wir in der Schweiz nur träumen können.

Der Grund, warum die Preise so tief sind? Das Land lässt sich einen guten öffentlichen Verkehr etwas kosten: Den 3,5 Millionen Franken «eigene Einnahmen» folgen 13,5 Millionen Franken Subventionen durch den Staat. Verhältnisse, die hierzulande undenkbar wären.

René Dürig

### LBA spart den Verwaltungsrat ein

Die Liberalisierungs- und Privatisierungswelle hat im Jahre 1999 auch unseren Nachbarstaat Liechtenstein erfasst. Dort wurde analog zur Schweiz für den Busbetrieb eine selbstständige Organisation mit einem Unternehmensleiter (CEO) und einem Verwaltungsrat gegründet. Die Erwartungen waren ähnlich wie in der Schweiz, man erhoffte sich kosten- und effizienzbezogene Vorteile. Weil jedoch die Kosten dieses Konstrukts stark anstiegen, musste die liechtensteinische Regierung handeln. Und sie tat dies radikal: Um den ihres Erachtens überdimensionierten und kostspieligen Verwaltungsrat abzubauen, hat die Regierung die LBA in eine unselbstständige Anstalt umgewandelt. Sie wurde direkt dem Ressort Verkehr der Landesverwaltung unterstellt. Der Verwaltungsrat wurde eingespart, seine Aufgaben soll die Verwaltung beziehungsweise ein Verkehrsbeauftragter wahrnehmen. Die Reorganisation bringt nach Auffassung der Regierung mehr Transparenz und Effizienz sowie klare Zuständigkeiten. Allerdings hat damit ein weiteres Liberalisierungsprojekt des öffentlichen Verkehrs Schiffbruch erlitten. Vielleicht nimmt sich das Departement Leuenberger einmal dieses Themas an und überlegt sich, wie die teilweise überdimensionierten Verwaltungsräte von öffentlichen Verkehrsunternehmen ebenfalls reduziert oder noch besser abgeschafft werden könnten. Dann könnte man mit diesem Geld auf in der Luft liegenden Einschränkungen verzichten. Das heisst, das eingesparte Geld käme den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zu Gute. dut

## DB vergisst Neat-Lötschbergstrecke

In den nächsten Jahren sollen zusätzliche Züge von Deutschland nach Zürich und Interlaken geführt werden. Eine entsprechende Absichtserklärung der Deutschen Bahn stellt zudem eine interessante Verbindung nach Milano in Aussicht – aber erst für 2015.

Bewegung zwischen Deutschland und der Schweiz: Die Deutsche Bahn (DB) denkt an neue Verbindungen in die Schweiz und nach Italien. Dazu hat sie im Sommer eine entsprechende Absichtserklärung veröffentlicht. Der Inhalt der Absichtserklärung nennt konkret folgende Massnahmen:

- Die ICE-Linie Hamburg/Berlin-Basel soll ab 2005 im Zweistundentakt nach Zürich verlängert werden.
- Frühestens im Jahre 2005 soll im Zweistundentakt eine EC-Linie Frankfurt-Interlaken eingeführt werden.
- Ab 2007 sollen zwischen München und Zürich sechs Züge mit Neigetechnik verkehren, nach der von der DB angestrebten Elektrifizierung zwischen Lindau und Geltendorf mindestens ein Zweistundentakt München-Zürich im ICE-Niveau.

Interessant ist aber, was zum Bahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz nicht in dieser Absichtserklärung steht. So wird die Strecke Zürich-Stuttgart, das heisst die so genannte Gäubahn, mit keinem Wort erwähnt, obschon diese Strecke heute im Zweistundentakt mit einem ICE beziehungsweise einem Cisalpino bedient wird. Und: Obschon der Direktor des Bundesamtes für Verkehr, Max Friedli, zur gleichen Zeit schreibt, dass geplante Investitionen von 1,2 Mrd. Fr. zur Verbesserung der Verbindungen in die Metropolen München, Stuttgart, Paris und Lyon verwendet werden sollen, wird Stuttgart in der Pressemitteilung der DB nicht aufgeführt.

Es ist klar, die Deutsche Bahn will eigentlich keine Verbesserungen auf der Gäubahn. Die heute von der DB angeordnete Kurzwende des CIS in Stuttgart war ja der grösste Schildbürgerstreich. Durch die chronischen Verspätungen auf dieser Linie ist bereits ein markanter Rückgang der Reisenden zu verzeichnen. Dies wiederum wird vermutlich dereinst zur Begründung, um den Zugverkehr noch mehr zu reduzieren und schliesslich ganz abzuwürgen.

Ein weiterer interessanter Punkt in der Absichtserklärung ist, dass man «vergessen» hat, dass ab 2007 die schnellste Verbindung Deutschland-Milano durch den neuen Lötschberg-Basistunnel führt. Aber da die DB keine eigenen Triebzüge für das Stromsystem in Italien besitzt, wird die Schweiz wie beim Cisalpino wieder die

Züge beschaffen müssen. Ob die von der Schweiz gekauften Züge dann auch nach Deutschland verkehren dürfen, wird sich zeigen.

In besagter Pressemitteilung der Deutschen Bahn wird hingegen das Jahr 2015 erwähnt. Zu diesem Zeitpunkt soll es interessante Perspektiven für einen schnellen Taktverkehr zwischen Frankfurt und Milano geben! Die DB rechnet anscheinend damit, dass zu diesem Zeitpunkt die vorgesehenen Nachfolgemodelle der TGV und ICE zur Verfügung stehen. Bekanntlich ist ja geplant, HTE-Triebzüge (Highspeed Train Europe) zu bauen, welche wie in der Luftfahrt (Airbus) von Deutschland, Frankreich und Italien zusammen erstellt werden sollen. Nun, beim Projekt TEE-Alliance zwischen Deutschland, Schweiz und Österreich wurde man nicht einig, aber vielleicht klappt es diesmal.

Zu der von der DB angestrebten Elektrifizierung zwischen Lindau und Geltendorf liegt Pro Bahn Schweiz ein Dokument des Bundesministeriums für Verkehr vor. In diesem heisst es: «Die Bundesregierung tritt aus grundsätzlichen Überlegungen für die Beibehaltung des Territorialitätsprinzips beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Europa ein und sieht deshalb keine Möglichkeit, das Angebot der Schweiz anzunehmen.» Und auf die Frage der Umsetzung der Elektrifizierung, wird auf eine weitere durchzuführende Untersuchung und der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln hingewiesen. Im Klartext: Keine Elektrifizierung!

Edwin Dutler



### Stumpengleis

Der Appenzeller Walter Wenk war alt und etwas ungelenkt und reiste nicht mehr wie vor Zeiten, doch um den Bruder zu geleiten zu dessen letzter Ruhestatt, begab er sich nach Wangenmatt. Ein Nachbar fuhr ihn nach St. Gallen, dort waren in den Bahnhofshallen die üblichen langen Warteschlangen. Um Fahrplanauskunft zu erlangen, schloss Wenk sich einer Schlange an, doch riet ihm dann sein Hintermann, sich an den Automaten zu wenden. Dem Kasten war mit starren Händen kein Fahrplanzettel zu entlocken, der ganze Bildschirm schien zu bocken, und schliesslich machte Wenkens Walter sich nochmals an den Billetschalter.

Dort sass ein Herr mit Namen Schelling, der sagte, dank dem neuen Selling kann ich hier keine Auskunft geben, das Reisebüro liegt daneben. Wenk ging zum Reisebüro hin, er durfte eine Nummer ziehen, und zwar die Nummer hundertzehn. Auf der Tafel war zu sehn, dass Hundert an der Reihe sei. Ein Stuhl war leider nicht mehr frei. Wenk stand bis Nummer hundertneun, um sich dann aber sehr zu freuen, dass die Verbindung, die es gab, noch reichte für den Gang ans Grab. Er machte sich zum Schalter auf und wollte dort beim Billetverkauf den günstigsten Tarif erfragen. Das darf ich Ihnen nicht mehr sagen sprach der Beamte unmunter, denn der Tarif obliegt den Kunden. Wenk sah vom Kaufe ab und dankte. Als er frustriert von dannen wankte, sah er ein Schildchen an der Wand, wo «rent a car» geschrieben stand. Ich fahre, sprach er nun spontan, Autobahn.

Eugen Auer in «Appenzeller Zeitung». Die Rubrik «Stumpengleis» schildert Alltagssituationen und ÖV-Erlebnisse.



Mit vollgas in die Kurve: Deutscher Intercity mit Neigetechnik auf der Strecke zwischen Stuttgart und Zürich.

Foto: DB



# Bringen Sie «Zug» in Ihre Reise

Hintergrund

ProBahn  
Schweiz



*Einsteigen bitte und zurücklehnen. Wir bringen Sie komfortabel, direkt und schnell ins Tessin und in die berühmten Städte Norditaliens.*

*Und das erst noch in einem Ambiente, das Sie die Italianità schon im Zug erleben lässt: mit Speisewagen, Zeitungsservice, Bar, Laptop-Anschluss und Musik dazu.*

*Ci vediamo!*

**CISALPINO AG**

...zügig das Leben geniessen.

CISALPINO AG – Parkterrasse 10 – Postfach 5757 – CH-3001 Bern – Tel. +41 31 329 09 09 – Fax +41 31 329 09 19 – info@cisalpino.com – www.cisalpino.com

## Wo den Bahnkunden der Schuh drückt

Sie ist die Ombudsfrau beim Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), schlichtet Konflikte und begleitet den öffentlichen Verkehr mit kritischen Anregungen: Cornelia Füeg über Kundenfreundlichkeit in Bus und Bahn.

### Frau Füeg, wann ärgern Sie sich persönlich am meisten über den öffentlichen Verkehr?

Ich muss sagen, dass ich mich diesbezüglich eigentlich kaum so richtig ärgere. Ich wäre also noch nie an eine Ombudsstelle gelangt.

### Mit welchen Fällen werden Sie als Ombudsfrau denn am häufigsten konfrontiert?

Fälle, in denen das Personal überheblich mit Passagieren ohne gültigen Fahrausweis umgeht, sind häufig. Unlängst gelangte ein Passagier an mich, der in der Bahn wirklich grob behandelt wurde: Er

dings auch, dass sich kontrollierte Passagiere mitunter sehr aggressiv verhalten und eine Eskalation der Situation provozieren können.

### Wie lässt sich die Eskalation einer solchen Situation verhindern?

Die Kontrolle sollte möglichst sachlich durchgeführt werden, ohne Emotionen. Der Fahrgast muss auf sein Fehlverhalten aufmerksam gemacht, die geschuldete Gebühr begründet werden. Gleichzeitig ist der Hinweis auf eine mögliche Beschwerdeinstanz beim Kundendienst des Unternehmens wichtig. Und vor allem: Der kontrollierte Fahrgast darf nicht wie ein Verbrecher behandelt werden. Er hat möglicherweise einen Fehler gemacht, aber nicht einen derart gravierenden, dass man ihn vor den Mitreisenden blossstellen darf.



«Kontrollierte Passagiere verhalten sich oft aggressiv»: Cornelia Füeg, Ombudsfrau.

### Wenn ein Fall auf Ihrem Tisch liegt: Wie ist Ihre Lösungsstrategie?

Die ist natürlich nicht immer gleich. Wichtig ist in jedem Fall ein möglichst unbürokratisches Verfahren. Nebst den Schilderungen des Fahrgasts, die schriftlich vorliegen müssen, gebe ich der betroffenen Unternehmung Gelegenheit zur Stellungnahme. Oft ist eine Aussprache sinnvoll, sonst wird die Lösung des

Problems allerdings nicht zu einer kulantem Lösung durchringen kann, sie aber meiner Ansicht nach gerechtfertigt wäre, kann ich nur eine Empfehlung abgeben. Zudem bin ich für Fälle, in denen sich jemand über Fahrplanänderungen oder aufgehobene Haltestellen beklagt, nicht zuständig, dafür gibt es ein öffentlich-rechtliches Fahrplanverfahren.

### Ist Ihre Erfolgsquote also eher bescheiden?

Nein, in konkreten Konfliktfällen ist die Quote sehr gut – bin ich erst einmal in einen Fall involviert, verhalten sich die Unternehmen gegenüber den verärgerten Fahrgästen äusserst zuvorkommend; sofern man dem Fahrgast wirklich Unrecht getan hat. Wenn ich den öffentlichen Verkehr insgesamt mit kritischen Anregungen begleite, ist die Erfolgsquote schwierig zu be-

ziffern: Auf dem Neigezug zum Beispiel ist neuerdings das Mitführen eines Velos reservations- und kostenpflichtig. Das verärgert viele Kunden. Aus transportpolitischer Sicht kann ich den SBB nur die Frage stellen, ob das im Sinne der Kundenfreundlichkeit sinnvoll ist. Ein weiteres Beispiel: In letzter Zeit haben sich die Fälle gehäuft mit verärgerten Besitzern von 2.-Klasse-Generalabonnements. Zu Problemen kommt es dabei auf Strecken verschiedener Bahnunternehmungen, auf denen Regional- und Schnellzüge verkehren. In einem

### Cornelia Füeg: Ombudsfrau

Sie war Kantonsrätin, Nationalrätin und während fast zehn Jahren Solothurner FDP-Regierungsrätin. Seit zwei Jahren ist Cornelia Füeg, 61, nun Ombudsfrau beim Verband öffentlicher Verkehr und versucht bei Streitigkeiten zwischen Unternehmen und Kunden zu vermitteln. Sie tut dies in einem Mandatsverhältnis im Umfang von rund 30 Stellenprozenten – und sagt über ihre Arbeit: «Ich bin die letzte Stelle vor einer gerichtlichen Auseinandersetzung.» bad

überfüllten Schnellzug kann der 2.-Klasse-GA-Besitzer problemlos in die 1.-Klasse ausweichen, er zahlt dann einfach den entsprechenden Preisaufschlag für diese Strecke. Wechselt der Fahrgast die Klasse in einem Regionalzug, auf dem nicht regelmässig Kondukteure eingesetzt werden, und gerät in eine Stichprobe, dann zahlt er – mit einem GA im Sack – den Preis von 60 oder 80 Franken wegen eines ungültigen Fahrausweises. Viele Leute kennen diesen Unterschied nicht, hier ist eindeutig eine bessere Informationspolitik der Verkehrsunternehmungen gefragt. Aber auch bei dieser Problematik gilt: Konkret ändern kann ich nichts – ich kann nur Impulse geben.

Fortsetzung Seite 18

## Mehr Passagiere in der Innerschweiz

Markante Frequenzsteigerung zwischen Arth-Goldau und Erstfeld. Im Zwei-Jahres-Vergleich sind die Züge sogar 20 bis 30 Prozent besser besetzt.

Urnerinnen und Urnern zeigen sich immer bahnfreudlich: Die neuste periodische Überprüfung der Frequenzen in den Zügen zwischen Arth-

Goldau und Erstfeld zeigt eine erstaunliche Entwicklung. Die Zunahmen der Zahl der Reisenden seien teils massiv, teilt das Amt für Wirt-

plan 1999/2000 wurden für Flüelen 24 Prozent mehr Fahrgäste registriert, Altdorf verzeichnete sogar ein Plus von 28 Prozent, und Erstfeld kam noch auf eine Zunahme von 12 Prozent.

Der Abteilungsleiter des Amts für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr zeigt sich insbesondere erfreut darüber, dass die grösste Zunahme der Verkehrsströme den Kantonshauptort betrifft. Dies zeige, dass sich das neue Busanschlusskonzept im Bahnhof von Altdorf bewähre, sagt Aschwanden. Erfreut über die steigenden Frequenzen im Bahnhof zeigt man sich in der Volkswirtschaftsdirection Uri auch deshalb, weil damit ein günstiger Effekt im Betriebsergebnis der Transportunternehmung entsteht, was wiederum zu einer finanziellen Entlastung der öffentlichen Hand führt, wie Thomas Aschwanden weiter betont.

### MINDESTENS STÜNDLICHE VERBINDUNG

Im Schienenverkehr stehen dem Kanton Uri ab allen Bahnhöfen stündliche Verbindungen von und nach Zug/Zürich und Luzern zur Verfügung. Ab den Schnellzugstationen Flüelen und Erstfeld ergänzt stündlich ein Schnellzug das Angebot.

Damit stehen den Urner Pendlerinnen und Pendlern ab Flüelen und Erstfeld ein Halbstundentakt, ab Göschenen und Sisikon mindestens ein Stundentakt, sowie ab Altdorf vier zusätzliche Schnellzugshalte zur Verfügung.

ohs

schaft und öffentlicher Verkehr des Kantons Uri mit.

Die Volkswirtschaftsdirection des Kantons Uri und die SBB erheben periodisch die Nutzung des Bahngebotes auf der Strecke zwischen Arth-Goldau und Erstfeld. Gezählt werden die Reisenden von und nach Flüelen, Altdorf und Erstfeld. Die neuesten Zahlen zeigen eine erfreuliche Tendenz: Gegenüber dem Vorjahr wurde eine Zunahme von rund 15 Prozent festgestellt, wie Thomas Aschwanden, Abteilungsleiter des Amts für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr Uri, mitteilt.

**ALTDORF: 28 PROZENT PLUS**

Im Vergleich mit dem Fahr-



## RM-Lok im SOB-Look

Nach der Fusion der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und der Südostbahn (SOB) zur neuen SOB wird nun auch das Aussehen der Fahrzeuge erneuert und vereinheitlicht. Als erste Lok im neuen Kleid wurde im Juli die vom Regionalverkehr Mittelland (RM) langfristig gemietete RE 456 in Betrieb genommen. Einst noch von SLM und ABB gebaut worden, wird sie bei der SOB als Mehrzwecklokomotive eingesetzt. Auf der Steigung von 50‰ kann sie eine Last von 250 Tonnen ziehen (Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h). Mangels Vielfachsteuerung kann sie aber nicht im Vor-alpenexpress eingesetzt werden. gr

### LETZTER TUNNEL DER BAHN 2000

Nach einer Bauzeit von 14 Monaten ist Ende Juni mit dem Wolfacher-Süd-Tunnel der letzte Durchstich der Bahn 2000 realisiert worden. Der 436 Meter lange einspurige Tunnel verbindet die Ausbaustrecke Solothurn mit der Strecke Mattstetten-Rothrist. Die Rohbauarbeiten am Wolfacher-Süd werden bis Ende Jahr abgeschlossen sein. Danach beginnt der Einbau der Bahntechnik. Befahren werden kann der Tunnel voraussichtlich ab Juli 2004. hs

## Lob und Kritik für neuen Pro-Bahn-Auftritt

Mit dem neuen optischen Auftritt von Pro Bahn Schweiz hat sich die Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Tramkunden auch ein neues Logo zugelegt – und löste mehrheitlich positive Reaktionen aus. Eine Auswahl.

Auf den ersten Blick gefiel mir das neue Gewand des «Info Forums» sehr gut. Beim genauen Hinschauen merkte ich, dass etwas mit dem Titelblatt nicht stimmt: Es unterscheidet sich kaum von den folgenden Seiten. Der Titel konkurrenziert mit dem Logo und mit der ersten Überschrift, ihre Hierarchie wirkt zufällig.

Ausserdem stört mich der eingerahmte rosa hinterlegte Textblock des Inhaltsverzeichnis, der den professionellen Anstrich der Titelschrift und des Logos abschwächt. Zudem haben rosafarbene Fotos etwas Ältliches, was wahrheitsgemäß nicht gewollt ist.

Hans-Ruedi Müller  
Liestal

zieren, wenn nur das verunglückte Logo nicht wäre. Zwar finde ich die Idee mit den vier roten Flächen, welche die Bewegung des öffentlichen Verkehrs in den vier Landesteilen darstellen, an sich sehr einleuchtend und nachvollziehbar; doch stört mich die Art, wie sie angeordnet sind: Die hinter diesen Flächen auftauchende weisse Figur kann bei rascher Betrachtung als weisses Hakenkreuz wahrgenommen werden, was sicher nicht beabsichtigt war. Aber wenn man das Kreuz einmal realisiert hat, wirkt es sehr befremdend.

Paul Hadorn



Foto: Pro Bahn

## Hans Schärer gewählt

Die Generalversammlung der Sektion Ostschweiz von Pro Bahn bestätigte Hans Schärer in seinem Amt als Präsidenten. Die Funktion hatte Schärer bereits vor mehreren Monaten übernommen, da die Generalversammlung 2002 dem Vorstand die Kompetenz erteilte, das Sektionspräsidium selbst zu bestimmen. Schäfers Nachfolger im Amt des Vizepräsidenten wird Thomas Fisch. Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden von der Generalversammlung in ihren Funktionen bestätigt. Neuer Revisor wird Peter Huber, der die Nachfolge von Ernst Christen antritt. Die mit einem geringen Überschuss abschliessende Jahresrechnung 2002 wurde von der Generalversammlung einstimmig genehmigt. ohs

Marie-Therese Larcher-Scheibert  
Ulrikon

Das neue Forum hat an Inhalt und Format sehr gewonnen. Die grafische Gestaltung ist wesentlich ansprechender als beim vorherigen Blatt. Apropos Format: Es hat wirklich zugenommen. Mehr noch: Es ist unmöglich gross geworden. Warum in aller Welt habt ihr nicht das A-4-Format gewählt? Muss ich jetzt neue Ordner kaufen oder was? Unsere Welt ist – das sollte man zur Kenntnis nehmen – auf das A-4-Format ausgerichtet. Dieses Format kann man gut einordnen. Alles andere ist doch Mumpitz. Es gibt sicher tausend Gründe für dieses unmögliche Format. Aber überlegt euch doch das übergrosse Format nochmals gründlich.

Paul Stopper  
Uster

Mit dem neuen, erfrischend und übersichtlich gestalteten Auftritt von Pro Bahn Schweiz könnte ich mich gut identi-

Ich habe die neue Ausgabe InfoForum aufmerksam durchgelesen. Ich finde die neue Gestaltung ausgezeichnet, ebenso die Spaltenaufteilung und selbstverständlich auch die Artikel. Kompliment: Ich habe keinen Fehler, wie sie heutzutage in den Tageszeitungen vorkommen, gefunden. Alles ist interessant, sofern man Bahn fährt und damit auch konfrontiert wird. Macht weiter so.

Alfred und Liselotte Dignola

## Vorbereitungen angelaufen

Für die Reaktivierung der Pro-Bahn Sektion Nordwestschweiz sind Heinrich Estermann und Hans Schärer an den Vorbereitungsarbeiten. Geplant ist nach wie vor, dieses Jahr eine Mitgliederversammlung einzuberufen. Gegen 60 Personen wurden persönlich angeschrieben und eine Reihe telefonischer Gespräche geführt. Für das Amt

## Impressum

### HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz  
Postfach, 8023 Zürich  
www.pro-bahn.ch

### REDAKTION

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

### MITARBEIT

Edwin Dutler (DUT), Christof Pfeiffer (chp), René Dürig (rdü), Gerhard Bohli (gb), Hans Schärer (HS), Giovanni Ruggia (gr), Silvio Tedaldi (ste), Peter Bader.

### KORREKTORAT

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

### INSERATE

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

### DRUCK

Stämpfli AG  
3001 Bern, T 031 300 66 66

### GRAFISCHES KONZEPT

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

### AUFLAGE

2000 Ex.; 3-5 x jährlich

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

der Revisoren haben sich bereits zwei Mitglieder gemeldet. Auch für den Vorstand und als freie Mitarbeiter liessen sich Interessenten finden. Doch um einen Vorstand und Arbeitsgruppen auf die Beine zu stellen, sind weitere Interessenten gefragt. HS

### Weitere Informationen:

Hans Schärer, Tel. 055 610 24 03; h.schaerer@graphic-studio.ch

Fortsetzung von Seite 17

### Was würden Sie mit Ihrer inzwischen zweijährigen Erfahrung als Ombudsfrau den Unternehmungen im öffentlichen Verkehr raten?

Ich finde es erst einmal wichtig festzuhalten, dass die meisten Leute mit dem Service des öffentlichen Verkehrs zufrieden sind. Trotzdem sollten alle Unternehmungen die Kundenfreundlichkeit im Auge behalten und hartnäckig «dranbleiben». Damit könnten viele Vorfälle, die auf meinem Tisch landen, verhindert werden.

Interview: Peter Bader

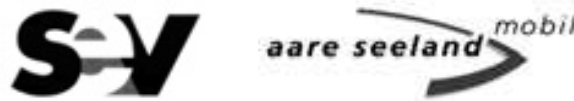
## Sponsoren und Gönner

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

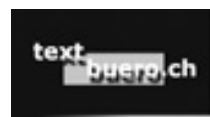
Übrigens: Pro-Bahn-Mitglieder, die ein neues Firmenmitglied werben, erhalten 20 Prozent des ersten bezahlten Jahresbeitrags.

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

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



**gs graphic-studio gmbh**  
network publishing



## Kontakte

### GESCHÄFTSLEITUNG

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

### OSTSCHWEIZ

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

### ESPACE MITTELLAND

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

### ZÜRICH

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

### NORDWESTSCHWEIZ

**Hans Schärer**  
(siehe Sektion Ostschweiz)

### TESSIN

**Giovanni Ruggia**  
Contrada del Torchio  
6934 Bioggio  
T 091 605 48 18  
rugatapura@ticino.com

## Hier...

... könnten Sie mit Ihrem Inserat auf Ihre Produkte und Dienstleistungen aufmerksam machen!

Ihre neue Kontaktadresse für Inserate:



Stämpfli AG  
Inseratemanagement  
Wölflistrasse 1  
3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 63 84  
Fax +41 (0)31 300 63 90  
E-Mail inserate@staempfli.com

## Mitglied bei Pro Bahn

Interessieren Sie sich für mehr als nur dafür, ob der Zug oder der Bus pünktlich fährt? Dann werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz – und erhalten künftig das «InfoForum».

**Name:**  
**Vorname:**  
**Adresse:**  
**PLZ/Ort:**

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