

Welche Bauten braucht die Bahn der Zukunft?

Genf und das Tessin lobbyieren mit Zürich: Mit einem ungewöhnlichen Auftritt verdeutlichen die drei Kantone, dass es ohne den geplanten Zürcher Durchgangsbahnhof auf dem Schweizer Schienennetz in Zukunft eng wird. Doch die Hürden für das 1,5 Milliarden Franken teure Projekt bleiben hoch – eine Reihe anderer Projekte warten ebenfalls auf Gelder des Staats.

Die Liste jener Projekte, die den öffentlichen Verkehr für die mobile Gesellschaft der Zukunft rüsten sollen, ist lang – und kostet vor allem Geld. Viel Geld. Alleine die Kosten für die in der Planung bereits weit fortgeschrittenen SBB-Projekte belaufen sich gemäss Angaben der SBB auf rund 2,5 Milliarden Franken. Beim wohl wichtigsten Vorhaben der Schweiz, dem 1,5 Milliarden Franken teuren Zürcher Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, ist noch keineswegs

klar, ob es wegen der knappen Bundesfinanzen dereinst rechtzeitig erstellt und in Betrieb genommen werden kann.

FLASCHENHALS DER SCHWEIZ

Doch der Durchgangsbahnhof ist nicht nur für die Agglomeration Zürich von eminenter Bedeutung. Darin sind sich Fachleute einig: Das Bahnnetz der ganzen Schweiz ist davon betroffen, wenn der

Flaschenhals Zürich nicht in absehbarer Zeit mit einem leistungsfähigen Bypass entlastet werden kann.

Bedeutend sind neben der so genannten Durchmesserlinie (DML) Altstetten–Zürich HB–Oerlikon die Genfer Agglomerationslinie Cornavin–Annemasse–Genf sowie der Anschluss des Tessins an die Lombardei. Die geplante Verbindung zwischen Mendrisio und Varese ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen dem Flughafen Lugano und

Malpensa und erschliesst das Tessin gleichzeitig mit der Westschweiz und Bern (via Simplon–Lötschberg, siehe Projektbeschriebe).

ANDERE WICHTIGE PROJEKTE

Neben mehreren Ausbauten, die mit dem HGV-Kredit (Anschlüsse ans internationale Hochgeschwindigkeitsnetz) finanziert werden (z. B. Zürich Oerlikon–Winterthur, Eglisau–
 Fortsetzung Seite 2

Sagen Sie uns Ihre Meinung über Pro Bahn Schweiz!

Seit über zehn Jahren setzt sich Pro Bahn Schweiz für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs ein. Weil Gemeinden, Kantone und Bund mit ihren knappen finanziellen Mitteln zu Sparprogrammen gezwungen sind, droht das Angebot von Bahn, Bus und Tram in den nächsten Jahren massiv unter Druck zu geraten. Wir wollen deshalb von Ihnen wissen, was Sie persönlich von Pro Bahn Schweiz erwarten.

Bezeichnen Sie nachfolgende mögliche Aufgaben von Pro Bahn Schweiz und übertragen Sie diese Prioritäten auf www.pro-bahn.ch (oder senden Sie den Talon an: Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich).

- 1: sehr wichtig
- 2: weniger wichtig
- 3: gar nicht wichtig

Wo soll Pro Bahn Schweiz Prioritäten setzen?

- Organisation von gesellschaftlichen Eisenbahn-Ausflügen oder Nostalgiefahrten
- Permanente Kontrolle der von Bahnen und Transportunternehmen erbrachten Dienstleistungen
- Politische Lobbyarbeit für Erhalt/Ausbau des ÖV-Angebots
- Auswertung des Fahrkomforts der ÖV-Fahrzeuge
- Engagement für Optimierung des Fahrplans

- Verhinderung von Umstellungen Bahn/Bus
- Engagement zu Gunsten von bedienten Bahnhöfen
- Politisches Engagement für den ÖV je nach Aktualität (Fahrplanbegehren, Handystrahlung, etc.)
- Suche nach effizienteren ÖV-Lösungen mit bestehenden finanziellen Mitteln (z.B. Bus statt Bahn)

- Schnelle Information (E-Mail-

Newsletter statt InfoForum).

- Lobbyarbeit für die SBB
- Einsatz für zusätzliche Zugbegleiter

Pro Bahn Schweiz sollte

- forscher auftreten
- unverändert auftreten
- gemässiger auftreten

Unter den Einsendungen verlosen wir drei SBB-Tageskarten (1.Klasse). Talon siehe Rückseite oder direkt unter www.pro-bahn.ch

Name: _____ Vorname: _____
 Adresse/PLZ/Ort: _____
 E-Mail: _____

- Ich wünsche Informationsmaterial über Pro Bahn Schweiz
- Pro Bahn Schweiz überzeugt mich, ich werde Mitglied



Foto: Zug

Editorial

Für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs ist täglich offensichtlich, dass die SBB ein Bahnnetz betreiben, welches einmalig auf der Welt ist. Betrieben wird dieses Netz mit einem Minimum an Personal und einer bescheidenen Infrastruktur. Doch die SBB üben nicht aus eigenem Antrieb Zurückhaltung, sondern weil der Eigner – der Bund resp. das Parlament – den SBB jährlich die Beiträge zusammenstreicht, wie beim Entlastungsprogramm 04. Die Folge: Die SBB bauen hier Stellen ab, setzen dort zu wenig Dispozüge ein oder können die Infrastruktur nicht ausbauen. Wagenumbauten werden nun im fernen Norden ausgeführt, unter Spardruck und in einer Qualität, die nicht immer befriedigt. Beim Normalbetrieb merkt man von dieser Situation wenig, Planer der SBB haben die Schwachstellen gekannt umschiffen und das Optimum herausgeholt. Augenfällig wird die Situation erst bei Pannen wie in den vergangenen Monaten. Wenn jetzt unbedingt ein schwarzer Peter verteilt werden muss, dann gehört dieser aber eindeutig dem Bund und dem Parlament, welche den SBB Jahr für Jahr weitere Geldmittel vorenthalten.

Edwin Dutler, Präsident

Fortsetzung von Seite 1

Neuhausen), wären für eine leistungsfähige Bahn weitere Ausbauten nötig: beispielsweise eine Doppelspur zwischen Luzern und Cham oder eine zusätzliche Doppelspur zwischen Liestal und Olten, ein zweiter Heitersbergtunnel könnten das Eisenbahnnetz für die Zukunft massiv schlagkräftiger machen.

BEWILLIGTE PROJEKTE ÜBERDENKEN

Doch um nötige Ausbauten während Zeiten knapper öffentlicher Finanzen überhaupt finanzieren zu können, wird die Schweiz wohl nicht darum herumkommen, bereits bewilligte Ausbauten auf deren Notwendigkeit zu überprüfen. Die Projekte sind teils veraltet, oder die Situation hat sich inzwischen verändert. So will der Bund die Strecke Bern–Neuenburg ausbauen (die Berner Regierung bezeichnet den Ausbau sogar als wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons). Doch der kostspielige Ausbau könnte sich als über-

flüssig erweisen: Denn SBB-Chef Benedikt Weibel liess kürzlich öffentlich verlauten, die französische SNCF beabsichtige nicht, die Fortsetzung der Neuenburgstrecke auf französischer Seite als Hochgeschwindigkeitsstrecke auszubauen und zu erweitern.

BRAUCHT DIE SCHWEIZ FÜNF TGV-ANSCHLÜSSE?

Legitim ist auch die Frage, ob sich die Schweiz bei all den nötigen Ausbauten in allen Landesteilen wirklich fünf TGV-Anschlüsse nach Paris leisten kann oder diese Verbindungen überhaupt braucht. Unter Fachleuten fragt man sich auch, ob auf den mit dem Neat-Kredit finanzierten Hirteltunnel (Horgen–Baar) nicht zu Gunsten wichtigerer Infrastrukturausbauten verzichtet werden müsste.

AUFWÄNDIGE BAHNHOFAUSBAUTEN

Ähnliche Überlegungen kann man sich auf Grund der knappen öffentlichen Finanzen machen, wenn man die Liste der SBB mit den Bahnhofumbauten betrachtet. In nicht weniger als 30 Bahnhöfen der Schweiz laufen derzeit Bauarbeiten oder diese stehen kurz bevor – darunter sogar solche, die an Strecken liegen, bei welchen eine Umstellung auf Busbetrieb geprüft wird (z. B. Corgémont).

Gleichzeitig stehen Projekte an, die für den weiteren Ausbau des ÖV unbestritten sind: Die S-Bahn Zürich etwa erfordert im Rahmen der dritten Teilerweiterung Investitionen von rund 200 Millionen Franken. Die Kosten dafür sollen die Kantone Zürich, Aargau, Thurgau, St. Gallen und die SBB tragen.

Pro Bahn Schweiz

Sparen im ÖV: Was denken Sie?

Auf welche Ausbauprojekte kann die Schweiz zu Gunsten wichtigerer Vorhaben (vorläufig) verzichten? Schreiben Sie uns Ihre Meinung per E-Mail: info@pro-bahn.ch (Sie können Ihre Kritik und Ihre Wünsche direkt auf der Seite www.pro-bahn.ch eintragen). pbs

Impressum

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

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

MITARBEIT

Edwin Dutler (DUT), Stefan Schweizer, Hans Schärer (HS), Kurt-W. Lüthi, Willy Rehmann (WR), Karin Blättler (kb), Adriano Diolaiuti (ad), Christof Pfeiffer (chp), Edith Dutler, Uwe Schnell, Fredi Zahler, Heiri Estermann (he).

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

DRUCK

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

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

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

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

NÄCHSTE AUSGABE

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

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

Nummer 1/06: 10. Feb. 2006
(Inserateschluss: 9. Jan. 2006)

Nummer 2/06: 10. Juni. 2006
(Inserateschluss: 15. Mai 2006)

Das sind die dringendsten Ausbauten der Schweiz

Pro Bahn Schweiz begrüsst den geplanten Dringlichkeitsfonds des Bundes. Doch neben den drei wichtigsten Projekten haben weitere Ausbauten Priorität: beispielsweise das Tram Bern West, die Eigentrassierung Aarau-Suhr oder die Verlängerung der Tramlinie 8 in Basel.

ZÜRICH: 1,5 MRD. FRANKEN

Bis 2020 werden in Zürich täglich über eine halbe Million Passagiere und Passanten den Hauptbahnhof benützen. Vorausgesetzt, die SBB und der Bund helfen bei der Finanzierung, soll der zweite Durchgangsbahnhof entscheidende Kapazitäten schaffen. Die Durchmesserlinie (DML) verbindet Altstetten und Wiedikon mit Oerlikon und führt durch den Hauptbahnhof Zürich. Züge aus und in die Ostschweiz sowie zusätzliche S-Bahnen könnten damit den Bahnhof Löwenstrasse passieren.

Kosten: 1,5 Mrd. Fr. (Aufteilung: Kanton Zürich: 40%, SBB: 60%).
Geplanter Baustart: 2007
Geplante Inbetriebnahme: 2013

GENÈVE: 100 JAHRE PLANUNG

Die Strecke Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) wurde im 19. Jahrhundert geplant – jetzt wird sie gebaut. Fernverkehrszüge werden so Annemasse mit Genf in nur 17 Minuten erschliessen können. Das Projekt CEVA beinhaltet einen 4,8 Kilometer langen Bahntunnel zwischen den beiden bestehenden Bahnlinien Cornavin–La Praille (nördlich des Seebeckens) und Eaux-Vives–Annemasse (südlich des Seebeckens). Zudem wird die Linie zwischen Eaux-Vives und der Grenze auf Doppelspur ausgebaut.

Kosten: 950 Mio. Franken (Kanton Genf: 42%; SBB: 58%)
Baustart: 2005
Geplante Inbetriebnahme: 2010–2012

TESSIN: ANBINDUNG AN NORDITALIEN

Mit dem Projekt Ferrovia Lugano–Mendrisio–Varese–Malpensa (FMV) werden die drei Zentren Bellinzona, Lugano, Chiasso mit Como und Varese in der Lombardei verbunden und das ganze Gebiet an den Flughafen Malpensa angeschlossen. So wird eine direkte Verbindung Lugano–Malpensa möglich. Zudem wird das Tessin besser mit der Westschweiz/Bern via Simplon–Lötschberg erschlossen. Die Strecke zwischen Mendrisio und Varese beträgt 17,7 Kilometer.

Kosten: 444 Mio. Fr. (Aufteilung: Italien: 310 Mio. Fr., Schweiz: 134 Mio. Fr.)
Geplanter Baustart: 2009
Geplante Inbetriebnahme: 2010



Illustrationen: SBB



Drei Grossprojekte von regionaler, nationaler und internationaler Bedeutung: Durchmesserlinie Zürich (oben), Genf–Annemasse (Mitte), Mendrisio–Varese (rechts).

Inhalt

Thema
Wo soll der ÖV ausgebaut werden 1-3

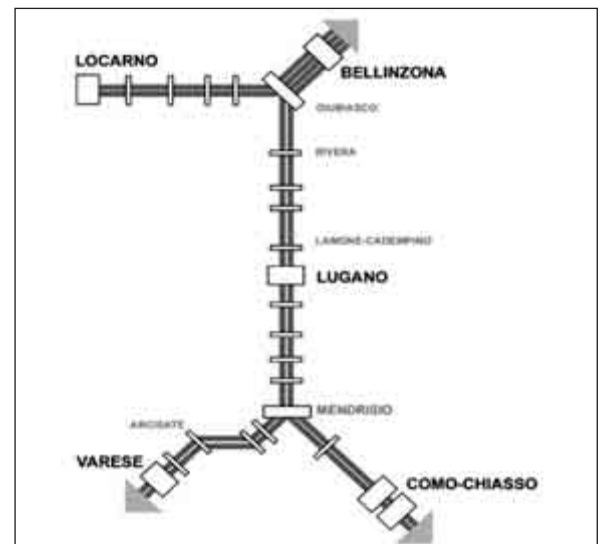
Aktuell
Interlaken: Trotz Bahn 2000 kein Anschluss für Touristen 4
Bald weniger Lärm – ausser bei Güterwagen 5
Spiez: dank Pro Bahn besser 6
Zürcher Doppelstöcker werden saniert 7
Bern setzt aufs Tram 9
Sissach–Olten: Pro Bahn lanciert Alternative 12

Hintergrund
Das sind die Fahrplanänderungen 2006 13

International
Neuer Cisalpino: mehr Komfort. 15

Kurz notiert
Ombudstelle – Dreispitz Basel – Spitzenkoch – Handystrahlen – Rauchfrei 7, 8, 9, 11, 12

Impressum
Kontakte Pro Bahn Schweiz.... 2/19



Trotz Bahn 2000 kein Vollknoten in Interlaken

Ab 2007 wird die Fahrt von Bern nach Grindelwald mit 17 Minuten Aufenthalt in Interlaken Ost gleich lange dauern wie diejenige von Bern nach Saas Fee. Von der Jungfrauregion nach Luzern muss in der Nebensaison sogar 58 Minuten gewartet werden. Mit einigen baulichen Massnahmen könnte der Fahrplan im Berner Oberland massiv verbessert werden.

Vor dem Fahrplanwechsel letzten Dezember dauerte eine Fahrt von Bern nach Interlaken Ost rund 55 Minuten. Da Bern mit der Bahn 2000 ein Vollknoten mit Anschlüssen zur ganzen und halben Stunde werden sollte, war in den Augen der meisten Beteiligten klar, dass auch Interlaken Ost zum Vollknoten mit guten Anschlüssen nach der Brüniglinie und der Jungfrauregion wird. Die Berner-Oberland-Bahnen (BOB) haben 1998 eine Doppelspurinsel gebaut, damit ihre Züge fünf Minuten vor der vollen und halben Stunde in Interlaken Ost ankommen und zu den Minuten 05 und 35 abfahren können.

FLASCHENHALS BERN

Doch die SBB-Fahrplaner mussten einen Strich durch die Rechnung machen: In Bern können die Intercity-Züge

nach Brig und Interlaken erst nach den Zügen Richtung Zürich und Basel ausfahren, also zu den Minuten 06 und 09. Ausserdem wurde wegen der aktuellen Baustelle Ostermündigen/Gümligen die Fahrzeit auf 57 Minuten verlängert – in den Achtzigerjahren betrug sie gerade mal 53 Minuten. Auf Grund dieser Ausgangssituation erreichen die Züge Interlaken Ost nicht zur vollen Stunde. Die Intercity-Züge müssen in Interlaken West kreuzen, wo sie meist einige Minuten auf den Gegenzug warten. Weil die BOB ihren Fahrplan aus Infrastrukturgründen nur um eine Viertelstunde verschieben kann, fahren die Züge Richtung Lauterbrunnen und Grindelwald erst zur Minute 20 und während den Hauptverkehrszeiten auch zur Minute 51. Die Umsteigezeit in Interlaken Ost beträgt damit satte 17 Minuten!

Doch auch wenn sich die Fahrzeit nach Beendigung der Bauarbeiten in Gümligen wieder verkürzt, soll gemäss den SBB-Fahrplanern kein Vollknoten Interlaken Ost entstehen. Da der Lötschbergbasistunnel nur zu einem Drittel auf Doppelspur ausgebaut wird, beansprucht der Walliser Zug die Trasse Bern ab zur Minute 06. Nur so kann er mit dem Gegenzug kreuzen. Der Interlakner Zug kann erst zur Minute 09 fahren, was nicht für eine Ankunft in Interlaken Ost vor der vollen Stunde reicht.

GLEICH SCHNELL IN SAAS FEE

Damit entsteht für Reisende ab Bern eine eigenartige Situation: Dank der Neat wird sich zum Beispiel die Fahrzeit von Bern nach Saas Fee mit einem Eilkurs-Postauto ab Visp

von heute 2 Stunden 53 Minuten auf rund 1 Stunde 45 Minuten verkürzen. Dies ist den Wallisern zu gönnen. Obwohl Grindelwald viel näher liegt, dauert dann die Fahrt von Bern nach Grindelwald ebenso lange!

Dabei könnte mit zwei Infrastrukturmassnahmen diese Fahrzeit um eine Viertelstunde gekürzt werden: Damit die Züge nach Visp und Interlaken ungefähr gleichzeitig Bern verlassen können wie diejenigen nach Zürich und Basel, muss eine Gleisüberwerfung im Berner Wylerfeld errichtet werden. Eine solche ist ohnehin längst überfällig, auch der Berner S-Bahn-Verkehr kann sonst kaum weiter ausgebaut werden. Eine Doppelspurinsel auf der einspurigen Strecke Spiez-Interlaken muss ausserdem verhindern, dass die Züge Zeit verlieren beim Abwarten der Kreuzungszüge. So lässt sich ein Vollknoten Interlaken Ost realisieren mit Ankunft der Züge aus Bern zu den Minuten 58 und 28 und Abfahrt Richtung Jungfrauregion zu den Minuten 05 und 35. Auch gäbe es wieder Anschlüsse von Luzern-Meiringen nach der Jungfrauregion, was mit dem heutigen Fahrplan in der Hauptsaison gerade mal in einer Richtung, in der Nebensaison mit bis zu 58 Minuten Umsteigezeit überhaupt nicht klappt!

Die Haltung von Pro Bahn deckt sich mit jener der regionalen Verkehrskonferenz: Der Vollknoten Interlaken Ost muss so rasch als möglich realisiert werden, nur damit wird im Berner Oberland ein attraktiver Fahrplan möglich.

Stefan Schweizer



Foto: Stefan Schweizer

Gelangweilte Pendlerinnen und Touristen: Wer in Interlaken Richtung Lauterbrunnental/Grindelwald umsteigen will, muss trotz der Bahn 2000 mit beträchtlichen Wartezeiten rechnen.

Lärmige Züge: Sanierung ist fortgeschritten

Die Lärmsanierung des Rollmaterials auf den Schweizer Bahnen ist bereits weit fortgeschritten. Erst am Anfang steht man bei den ausländischen Güterwagen.

Das Bundesamt für Verkehr zeigt sich zufrieden: Die Massnahmen zur Lärmsanierung der Schweizer Eisenbahnen kämen gut voran, berichteten die Verantwortlichen an einer Medienkonferenz. So seien zum Beispiel bereits über 80 Prozent der Normalspurwagen saniert. Auch die schweizerischen Schmalspurbahnen würden ab 2006 ihre Wagen sanieren, hiess es. Die älteren Wagen, die vorläufig nicht aus dem Verkehr genommen werden, erhalten eine neue Bremse. Die Bremssohlen aus Gusseisen werden durch solche aus Kunststoff ersetzt. Die Folge davon: Die Räder erhalten eine glatte Lauffläche und verursachen in der Folge weniger Lärm.

Neben den Reisezugwagen werden seit diesem Frühling auch alle 15 000 Güterwagen lärmtechnisch saniert – und dadurch spürbar leiser.

SCHUTZWÄNDE FÜR DIE TRANSITKORRIDORE

Neben der Umrüstung der Wagen sind zur Eindämmung des Lärms Schutzwände vorgesehen, vor allem entlang der Transitkorridore am Gotthard und am Lötschberg. Insgesamt sollen in der Schweiz rund 270 Kilometer Lärmschutzwände gebaut werden. Die meisten werden aus Beton gefertigt, einige aus Holz und einige wenige aus Glas. Zusätzlich erhalten über 80 000 Personen Schallschutzfenster, bereits in zehn Kantonen sind entsprechende Einbauprogramme angelaufen.

Überhaupt nicht gelöst ist jedoch beim Transitverkehr das Problem mit den ausländischen Güterwagen. Zwei Drit-



Mehr Bauten für weniger Lärm: Insgesamt sollen entlang der Bahnlinien in der Schweiz 270 Kilometer Lärmschutzwände gebaut werden.

tel der im Transitland Schweiz verkehrenden Güterwagen stammen aus dem Ausland. Und allein in den alten Ländern der EU sind 600 000 Güterwagen im Einsatz. Die EU hat zwar das Hauptproblem mit den lärmenden Güterwagen erkannt.

Doch der Schweiz bleibt einmal mehr die Rolle der Vorreiter, dem BAV bleibt die Hoffnung, die EU-Länder würden in absehbarer Zeit nachziehen. Doch damit ist der lärmgeplagten Bevölkerung entlang der Transitachsen nicht geholfen. Eine Möglichkeit zur Einflussnahme könnte hingegen darin bestehen, nichtlärmsanierte Güterwagen anlässlich des Bewilligungsverfahrens für privatisierte ausländische Anbieter rigoros mit zusätzlichen Ge-

bühren zu belasten. Nur so könnte wohl eine Verbesserung der unhaltbaren Situation realisiert werden. Auf Anfrage bestätigt das BAV hingegen, dass der Faktor Lärm nur ein Aspekt bei der Erteilung der Bewilligung sei.

SANKTIONEN FÜR NICHT-SANIERTE GÜTERWAGEN?

Vielleicht sollte die Schweiz die eigenen Flughäfen zum Vorbild nehmen: Für lärmige Flugzeuge sind heute Landgebühren zu entrichten, welche so hoch sind, dass sich praktisch jede Fluggesellschaft überlegt, ob sie diese Maschinen überhaupt in die Schweiz entsenden will. Aber auch diese Massnahme wurde erst nach massiven Protesten

der Flughafenanwohner eingeführt.

ANWOHNER MÜSSEN SICH WEHREN

Bei den Transitachsen der Eisenbahn scheint es auf das Gleiche hinauszulaufen, erst nach einem Zusammenschluss der betroffenen Anwohner werden die Behörden wohl reagieren und den Betreibern der ausländischen Güterwagen entsprechende finanzielle Sanktionen auferlegen. Erst dann wird sich die Situation verbessern. Allerdings muss der Gesetzgeber verhindern, dass eine Rückverlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse stattfinden kann.

Edwin Dutler

Spiez: Gute Anschlüsse dank Pro Bahn Schweiz

Pro Bahn hat im Fahrplanverfahren 2004 unter anderem die schlechten Anschlussverhältnisse in Spiez bemängelt und Verbesserungsvorschläge eingereicht. Die Bemühungen haben – zusammen mit der harschen Reaktion von Kunden – Früchte getragen. Der Fahrplan wurde unbürokratisch und ausserhalb eines regulären Fahrplanwechsels geändert. Doch die Freude wird nur von kurzer Dauer sein.

Auch das gibt es: Ausserhalb jeglicher Fahrplanwechsel wurden beim Umsteigeknoten in Spiez die Verhältnisse stark zu Gunsten der Bahnreisenden verbessert. Vor allem die Verbindung von Bern nach Thun, Spiez und weiter ins Simmental (und umgekehrt) betrifft eine stattliche Anzahl Reisender. Diese profitieren heute von guten Anschlüssen mit 5 bis 8 Minuten Umsteigezeit. Für die ganz Flinken gibt es bei pünktlich verkehrenden Zügen (also ohne Gewähr) sogar Verbindungen mit 4 Minuten Umsteigezeit.

BEMERKENSWERTE VERBESSERUNG

Bemerkenswert ist auch die Verbesserung auf der Strecke

Interlaken–Simmental: Alle zwei Stunden verkehrt ein direkter Regio-Express, sodass das Umsteigen entfällt.

Nicht ganz so gut, aber wenigstens akzeptabel sind die Verhältnisse bei den übrigen Verbindungen, also von Interlaken via Spiez nach Brig sowie von Brig via Spiez ins Simmental (und umgekehrt) sowie zwischen der Buslinie Steffisburg–Thun–Spiez und den ab Spiez verkehrenden Zügen. Die Wartezeiten liegen in Spiez zwischen 15 und 30 Minuten.

Nicht verschwiegen werden soll der Umstand, dass diese benutzerfreundliche Lösung die betrieblichen Möglichkeiten der Infrastruktur in Spiez bis zum Äussersten ausschöpft. Der Fahrplan führt

alle zwei Stunden (zur Minute 43) dazu, dass sich die Regio-Express-Züge von Interlaken mit denjenigen, welche Richtung Brig ausfahren, eigentlich auf Kollisionskurs befinden. Eine Überwerfung, wie man sie vor Jahrzehnten im vergleichbaren Bahnhof Thalwil erstellt hatte, fehlt aber in Spiez. Nun wird in Spiez von Fall zu Fall entschieden, welcher Zug vor dem anderen den Vorrang hat.

FAULENSEE BLEIBT

Ausser in Spiez wurden auch andere Fahrplanwünsche von Pro Bahn erfüllt: Die benachbarte Bahnhaltestelle Faulensee existiert weiter. Ursprünglich war die Aufhebung geplant – bedient wor-

den wäre Faulensee in diesem Fall mit einem Bus. Wegen der gravierenden Nachteile für Reisende auf der Verbindung Faulensee–Interlaken und umgekehrt hat man diese Idee aber glücklicherweise fallen gelassen. Zu diesem Entscheid beigetragen hat sicherlich auch der Widerstand der Betroffenen, die sich mit einer Petition gegen diese Aufhebung wehrten.

Der Blick in die Zukunft verheisst aber leider wenig Gutes für den Regioverkehr im Raum Spiez: Spätestens mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels ist mit der Umstellung von Zug auf Bus zu rechnen – ausgenommen die Strecke ins Simmental (siehe Text Seite 13).

Silvio Tedaldi

In der Ostschweiz spannen Bahn und Bus zusammen

Mit einem Kooperationsvertrag wollen die Bus Ostschweiz AG und die Thurbo AG enger zusammen arbeiten. Im Auge haben die beiden Unternehmen die Gebiete Wil und Rheintal.

Die Bus Ostschweiz AG und die Thurbo AG gehen gemeinsame Wege: Mit einem Kooperationsvertrag wollen die beiden Unternehmen die Zusammenarbeit vor allem in den Märkten Wil und Rheintal verstärken.

Bereits beim Start des Rheintal-Express (REX) im Jahr 1995 arbeiteten die SBB mit der RTB Rheintal Bus AG zusammen. Genauer gesagt verkehrt die RTB seit Mai 1995 stündlich im Auftrag der SBB zwischen Altstätten und Buchs. Und der Erfolg gibt

Recht. Allein auf der REX-Linie werden allein mit den RTB-Bussen jährlich rund 580 000 Fahrgäste befördert. Auf dem Platz Wil wird seit Anfang Jahr die Kundenberatung am Bahnschalter auch für WilMobil-Kunden getätigt. Nun sehen die Regionalbahn Thurbo und die Managementgesellschaft BUS Ostschweiz AG (BOS), der auch die RTB und die WilMobil AG angehören, vor, stärker als bisher zu kooperieren und den öffentlichen Verkehr im Rheintal und in der Region Wil ver-

mehrt zu koordinieren. Mit innovativen Verkehrskonzepten und aufeinander abgestimmten Angeboten wollen BOS und Thurbo Synergien bei den Verkehrsleistungen erzielen und mit Kosteneinsparungen deren Wirtschaftlichkeit verbessern.

Mit der Unterzeichnung des Kooperationsvertrages wollen die BOS und Thurbo auch näher zur Bevölkerung rücken. Dies sowohl auf dem Platz Wil als auch im Rheintal. Als Schwerpunkte sind im Wesentlichen die Erstellung in-

novativer, zwischen Bahn und Bus abgestimmter Angebotskonzepte, das Umsetzen von Sparpotenzial in der operativen Leistungserstellung und eine engere Zusammenarbeit in den wenig produktiven Verwaltungsbereichen zu nennen. Mit gemeinsamen Marketingaktivitäten soll schliesslich der Modalsplit erhöht und damit die Positionierung des öffentlichen Verkehrs in den entsprechenden Gebieten verbessert werden.

Hans Schärer

Die Zürcher Doppelstöcker werden saniert

Alle 115 Doppelstockzüge der S-Bahn Zürich sollen saniert werden. Doch der Fahrkomfort wird vor allem optisch verbessert. Eine Klimaanlage beispielsweise wird nicht eingebaut.



In die Jahre gekommen: Die Doppelstockzüge der S-Bahn Zürich werden saniert.

Nach 15 intensiven Einsatzjahren werden in den nächsten fünf Jahren alle 115 Doppelstockkompositionen umfassend saniert werden. Die Flotte bildet das Rückgrat des Zürcher Regionalverkehrs, mit der Sanierung soll die Verfügbarkeit der Flotte verbessert werden. Die Sanierung der Zürcher S-Bahn-Doppelstock-

züge ist für die Reisenden zwiespältig. Denn von einer eigentlichen Verbesserung des Fahrkomforts kann keine Rede sein: Es wird weder eine Klimaanlage noch ein Niederflureinstieg eingebaut – und auch das Plumpsklo bleibt den Bahnfahrenden erhalten, obschon die Toiletten erneuert werden. Neben technischen

Massnahmen zur Steigerung der Zuverlässigkeit werden primär Polsterbezüge ersetzt – was tatsächlich dringend notwendig ist.

Auch wenn eine Klimaanlage sicher wünschbar wäre, wenn man die voraussichtliche Lebensdauer dieser S-Bahnen mit rund 30 Jahren annimmt, rechnet sich eine solche Nachrüstung kaum. Und sollte sich das Nachfolgemodell aus dem Hause Siemens bewähren, welches ab nächstem Jahr sukzessive in den Einsatz kommt, so dürfte es besser sein, in rascher Kadenz weitere neue Doppelkompositionen zu beschaffen, damit der prognostizierte Mehrverkehr auch bewältigt werden kann. Bei der Bestellung der Kompositionen 1988 wurden die Kundenbedürfnisse noch etwas anders gewichtet und ausserdem waren klimatisierte Züge im Regionalverkehr damals noch nicht Standard. Edwin Dutler



Foto: Zug

Flirt-Züge im Kanton Uri

Jetzt hat auch der Kanton Uri seine Flirt-Züge: Die Leistungsverbesserungen durch den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 können damit mit modernstem Rollmaterial ergänzt werden. Volkswirtschaftsdirektor Isidor Baumann (rechts) zeigte sich mit SBB-Vertreter Kurt John erfreut, dass die erste Komposition der Flirt-Züge im Kanton Uri zum Einsatz kommt.

Durch den Einsatz der hochmodernen, komfortablen Nahverkehrszüge auf der Linie S2 zwischen Zug und Erstfeld werden die seit dem Fahrplanwechsel vom letzten Dezember herrschenden engen Platzverhältnisse nun weitgehend behoben. Die erste Flirt-Komposition der Linie S2 zwischen Erstfeld und Zug wurde in den am stärksten frequentierten Zügen eingesetzt.

Bereits im Juni folgte die nächste Lieferung der in der Schweiz hergestellten Kompositionen der Firma Stadler, Bussnang. Ab diesem Zeitpunkt kann eine vollständige Bedienung aller Urner Pendlerinnen und Pendler mit dem komfortablen Nahverkehrszug sichergestellt werden.

mt

Die Ombudsstelle hat sich etabliert

Die meisten Beschwerden von ÖV-Kunden waren Ausdruck von Frustration.

Die Ombudsstelle des öffentlichen Verkehrs zeigt sich zufrieden: Die Anzahl Anfragen von Kunden ging 2004 (134) gegenüber dem Vorjahr (173) zurück. Damals nahmen sie gegenüber 2002 noch markant zu, wie es im Jahresbericht der Ombudsstelle heisst. Am meisten Anfragen kamen aus der Deutschschweiz (78), gefolgt von der Romandie (52 und der italienischen Schweiz (4). Die Ombudsstelle musste schliesslich 58mal bei Bah-

nen oder Transportunternehmen intervenieren (Vorjahr: 68). Aus der Entwicklung der Anzahl Anfragen schliesst die Ombudsstelle, dass sich die Institution etabliert habe, die Zahl der Beschwerden entspreche der «Normalität»

Am häufigsten waren 2004 Beschwerden zum Thema ungültige Fahrausweise (41), gefolgt von Fragen zur Infrastruktur (14) und der Information (13). Immer wieder kritisiert wird auch das Ver-

halten des Kontrollpersonals. «Fahrgäste fühlen sich während einer Kontrolle oft gedemütigt», heisst es weiter. Bei Beschwerden, die Geldforderungen betrafen, habe es sich im Allgemeinen nicht um grosse Beträge gehandelt. Die Beschwerden seien «Ausdruck von Frustration darüber, dass Fahrgäste von den Kundendiensten nicht sehr ernst genommen worden sind», schreibt Ombudsfrau Cornelia Füg. ohs

Kriens: Eine Stadtbahn statt eine Autobahn

Kriens soll statt eine teure Autobahn eine benutzerfreundliche Stadtbahn erhalten. Dies fordert Pro Bahn Schweiz zusammen mit einem Petitionskomitee. Um das Thema auf die politische Traktandenliste zu setzen, will Pro Bahn Schweiz mit einem Mobilitätmarkt im September an die Öffentlichkeit treten.

Die Unterstützung für eine Stadtbahn Kriens wird immer grösser (siehe InfoForum 2/05). Jetzt hat sich auch Pro Bahn Schweiz dem Petitionskomitee angeschlossen – STATTAUTOBAHN nennt sich das Begehren (siehe Kasten).

Das aktuelle Agglomerationsprogramm mit Ausgaben von 1,8 Milliarden Franken für die Strasseninfrastruktur und vergleichsweise bescheidenen Investitionen von 995 Millionen Franken in den öffentlichen Verkehr ist wohl kaum geeignet, den aktuellen und künftigen Verkehrsproblemen abzuwehren. Neue Strassen wie der milliarden-teure Bypass von Luzern oder der Südzubringer zum Tribschenquartier produzieren nur Mehrverkehr und verschieben die Staus.

Petition STATTAUTOBAHN

Der Stadtrat von Luzern und der Gemeinderat von Kriens sind aufgefordert, zusammen mit den benachbarten Gemeinden und dem Kanton Luzern unverzüglich die Planung einer Stadtbahn an die Hand zu nehmen. Sie sollen sich zudem dafür einsetzen, dass die Stadtbahn als Massnahme erster Priorität in das Massnahmenpaket des Agglomerationsprogramms Luzern aufgenommen wird, insbesondere im Falle einer vom Bund verlangten Überarbeitung des Programms. kb

Die Prioritäten sind daher beim öffentlichen Verkehr zu setzen. Die Hälfte der Kosten für einen Bypass würden reichen, um auf den am stärksten frequentierten Verkehrsachsen das Bus- und Trolleybusnetz mit einer Stadtbahn zu ergänzen. Diese stellt ein attraktives und stadtverträgliches Verkehrsmittel dar, das bestens dazu geeignet ist, auch Autofahrende zum Umsteigen zu bewegen. Eine Stadtbahn ist sehr effizient und kann auf gleichem Strassenraum 10-mal mehr Menschen befördern, als dies mit dem Auto möglich ist. Darum fordert auch Pro Bahn Schweiz eine Stadtbahn statt eine Autobahn.

AUF EIGENE FAUS

Im Rahmen des europäischen Aktionstages «ohne Auto mobil» (22. September) will das Petitionskomitee STATTAUTOBAHN auf der gesperrten Bahnhofstrasse die gesammelten Unterschriften für eine Luzerner Stadtbahn dem Stadtrat Luzern und dem Gemeinderat Kriens überreichen. Falls das Gesuch bewilligt wird, sind ab 14.30 (bis 21.00 Uhr) unter anderem Standaktionen (Mobilitätmarkt) geplant. Pro Bahn Schweiz wird am Mobilitätmarkt ebenfalls mit einem Stand vertreten sein und sich aktiv zusammen mit den weiteren Organisationen für die Stadtbahn einsetzen.

Dass ausgerechnet Luzern mit ihrem Label «Energiestadt» nicht am diesjährigen Aktionstag «ohne Auto mobil» teilnehmen will, haben

das Komitee STATTAUTOBAHN sowie die angeschlossenen Organisationen mit Enttäuschung zur Kenntnis genommen. Sie sehen sich deshalb veranlasst, diesen jährlichen Event zur Förderung der nachhaltigen Mobilität selbst durchzuführen. Das Komitee versteht sein Gesuch als Dienst an der Stadt; denn diese muss an jeder Öffentlichkeitsarbeit betreffend Umwelt- und Verkehrsbildung interessiert sein.

Deshalb ersucht STATTAUTOBAHN die Stadt Luzern, an besagtem Tag die Bahnhofstrasse zu sperren. Denn diese eignet sich für publikumsorientierte Anlässe durch ihre attraktive Lage in Altstadtnähe (Abendverkauf). Zudem wird dem Anliegen «ohne Auto mobil» erst durch die Sperrung einer sonst befahrenen Strasse einigermaßen Rechnung getragen.

WUNSCH NACH MEHR MUT

Für die kommenden Jahre wünscht sich das Komitee STATTAUTOBAHN, dass der 22. September durch mutige Aktionen der Stadt in Zusammenarbeit mit den interessierten Organisationen mehr Aufmerksamkeit erhält! Denkbar wären beispielsweise Fahrspurenbeschränkungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, des Velo- und des Fussverkehrs oder auch weitergehende Strassensperrungen, verbunden mit einem ausgebauten Angebot für den öffentlichen und den Langsamverkehr.

Karin Blättler



Foto: wr

Basel: Dreispitz

Neue Haltestelle für die Regio-S-Bahn Basel: Die Haltestelle Dreispitz an der Juralinie, etwa zwei Kilometer südlich vom Bahnhof Basel SBB, ist eine von zehn neuen Haltepunkten der Regio-S-Bahn Basel. Mit dem Bau wurde im Frühjahr 2005 begonnen, die Station soll im Frühsommer 2006 betriebsbereit sein. Die Kosten belaufen sich auf rund 7 Millionen Franken, davon tragen die beiden Basler Kantone je vierzig Prozent, den Rest übernehmen die SBB. Die Verantwortlichen rechnen mit einem Passagieraufkommen, das jenem des Bahnhofs Muttenz entspricht. Am Zukunfts- und Entwicklungsgebiet Dreispitz kreuzen sich mehrere Bus- und Tramlinien, ein Einkaufszentrum liegt in der Nähe und in zehn Minuten Fussdistanz befindet sich der Sportkomplex von St. Jakob. wr

<http://www.regio-s-bahn.ch>

VCS SCHLIESST BAHNZENTRUM

Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) schliesst Ende Jahr sein Bahnzentrum. In einer Mitteilung begründet der VCS diese Massnahme mit den von den SBB per Ende Jahr gestrichenen Provisionen für den Verkauf von Billetten. ohs

Bern will zwei neue Tramlinien

Berns Westen soll dereinst mit zwei neuen Tramlinien erschlossen werden. Das neue Projekt kostet 130 Millionen Franken – rund 20 Millionen Franken weniger als jenes, das letzten Frühling an der Urne vom bernischen Stimmvolk hauchdünn bachab geschickt wurde.



Neuster Vorschlag für die Erschliessung von Berns Westen: Zwei Tramlinien sollen dereinst vom Zentrum der Stadt auf der heutigen Busstrecke nach Brunnen (oben) und Bümpliz (unten) führen.

Ein Blick zurück: In der kantonal-bernischen Abstimmung vom 24. Mai 2004 wurde das Projekt mit einem Stimmenverhältnis von 50,4 Prozent gegen 49,6 Prozent abgelehnt. 2194 Personen gaben den Ausschlag, dass der Kantonsbeitrag von knapp 50 Millionen Franken abgelehnt worden war. Die Abstimmung war durch ein Finanzreferendum einer Gruppe um den rechtskonservativen SVP-Grossrat Thomas Fuchs zu Stande gekommen.

Dass der Status quo für die Zukunft keine Lösung sein kann, war den Behörden von Kanton und Stadt Bern klar. Es wurde eine so genannte Behördendelegation unter Einbindung des Referendumskomitees geschaffen, welche künftige Lösungen für eine ÖV-Erschliessung von Berns Westen erarbeiten sollte. Mit der Bezeichnung «öv bern-west» wurde signalisiert, dass nicht ausschliesslich nach einer Tramlösung gesucht wird. Noch im Sommer 2004 wur-

den Studien über die künftigen Lösungen in Auftrag gegeben. Sie wurden Ende 2004 vorgestellt und kamen zum Schluss, dass bei einer Tramlösung die Vorteile überwiegen. Eine Bus-Lösung, insbesondere mit den von Fuchs propagierten «Megabussen», wurde dabei nicht a priori verworfen.

BREIT ABGESTÜTZTE WORKSHOPS

Im ersten Halbjahr 2005 fanden in Bern-Bümpliz zwei öffentliche Workshops statt, wobei die Quartierbevölkerung, Vereine und Organisationen (die Sektion Bern Espace Mittelland von Pro Bahn Schweiz war mit dabei) ihre Wünsche und Anliegen einbringen konnten. Unter dem Titel «11er raus» lancierte die SP wenige Tage vor dem ersten Workshop den Vorschlag, die bisherige Buslinie 11, welche vom Bahnhof am Areal des Insspitals vorbei zum Bremgartenfriedhofs

führt, in Richtung Weyermannshaus und Bethlehem zu verlängern. Was die SP-Leute offenbar nicht wussten: Just an jener Stelle, an welcher die verlängerte 11er-Linie das SBB-Areal Weyermannshaus unterqueren sollte, plant die BLS eine neue kreuzungsfreie Anbindung der Regionallinien von/nach dem Gürbetal und Schwarzenburg!

Aus der Vielzahl von Vorschlägen aus dem ersten Workshop destillierte die Behördendelegation zwei Vorschläge heraus, welche am nächsten Workshop im Juni präsentiert und diskutiert wurden:

Die Variante V4 entspricht weitestgehend den bisherigen Linienführungen; die einzige Abweichung betrifft die Linie 14 im Gebiet Bethlehem-Säge. Eine Mehrheit der Teilnehmenden am zweiten Workshop sprach sich für diese Variante aus.

Variante V6: Hier bleibt die



Foto: DUT

Spitzenkoch auf Schienen

Die Bahncateringtochter der SBB, die elvetino AG, hat mit dem Spitzenkoch Philippe Rochat aus Crissier eine strategische Zusammenarbeit vereinbart. Damit werden neue Massstäbe für Qualität und Innovation in der Bahngastronomie gesetzt. Trotz kürzerer Fahrzeiten, dichtem Fahrplan und veränderten Essgewohnheiten – die Bahngastronomie erfreut sich weiterhin grosser Beliebtheit, die elvetino AG betreibt die 90 Speisewagen der SBB. Anlässlich einer Pressekonferenz im legendären Trans Europ Express (TEE) haben SBB und elvetino die strategische Zusammenarbeit mit dem mit 3 Michelin-Sternen ausgezeichneten Spitzenkoch Philippe Rochat aus Crissier (rechts) bekannt gegeben. «Die Küche von Philippe Rochat ist ein Garant für aussergewöhnliche Gourmet-Erlebnisse», gibt sich der Geschäftsführer von elvetino, Yvo Locher (links), überzeugt. Seit Juni 2005 werden in den Speisewagen von elvetino saisonal zwei neue Gerichte angeboten. Die Gerichte werden durch die Firma RSH, Quality Food Concepts in Crissier schonend zubereitet und in Einzelportionen abgepackt. Edwin Dutler

Illustration: AID

Führung der Linie 13 unverändert. Die Linie 14 wird mit der Linie 11 verknüpft; sie soll jedoch beim Autobahnanschluss «Bern-Forsthaus» über die SBB- und BLS-Linien und entlang der Murtenstrasse ins Tscharnergut nach Brünnen geführt werden. Diese Variante würde jedoch vermutlich teurer als das abgelehnte «Tram Bern West»-Projekt werden.

200 MILLIONEN FRANKEN

Inzwischen haben sich Stadt und Kanton Bern auf eine definitive Variante geeinigt: Die heutigen Buslinien 13 (Brünnen) und 14 (Gäbelbach) sollen durch zwei neue Tramlinien ersetzt werden, die mehrheitlich auf der heutigen

Strecke verkehren (Variante V4). Die Traminfrastruktur kommt mit 90 Millionen Franken deutlich günstiger als das ursprüngliche Projekt (122 Mio. Fr.). Dazu kommen aber weitere 40 Mio. Fr. für gestalterische Massnahmen sowie knapp 68 Millionen Franken für 15 neue Tramzüge. Damit kostet das Tram nach Brünnen und Bümpliz rund 200 Millionen Franken. Das alte Projekt wäre auf 153 Mio. Fr. (plus Tramzüge) zu stehen gekommen.

FUCHS WILL REFERENDUM

SVP-Grossrat Thomas Fuchs, zeitweilig an beiden Workshops anwesend, verzichtete auf das Wort im Plenum, liess aber noch vor dem definitiven

Entscheid der Behörde über die Presse verlauten, er werde auch diese Vorlagen mittels Referendum bekämpfen.

Die bernische Verkehrsdirektorin Barbara Egger betonte an der Präsentation,

das Projekt werde «sehr rasch» zur Baureife vorangetrieben. Die Verkehrsdirektorin rechnet damit, dass 2006 das Volk über das Tramprojekt entscheiden kann. Den Baubeginn schätzt sie auf 2008.

Kurt-W. Lüthi/ohs

10 Jahre Erfahrung im Schienenfahrzeugbereich

**Engagierter Dipl. Ing. (40 Jahre)
Elektrotechnik (Fh)**

Schwerpunkte:

- Projektierung im Elektro- und Mechanik-Engineering
- Fahrzeug- und System-Engineering

EDV: MS-Office, AutoCAD, SAP, Ruplan

in ungekündigter Position sucht neues Aufgabengebiet in der Schweiz.

Kontakt: ch.stein@bluewin.ch oder per Chiffre 7224.1 an Stämpfli Publikationen AG, Inseratemanagement, Postfach 8326, 3001 Bern.



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

DESTINATION SÜDEN

Zukunftspläne für das «Bipperlisi»

Die Linie Niederbipp–Solothurn der Aare Seeland mobil erhält neues modernes Rollmaterial und soll nach Oensingen verlängert werden. Gleichzeitig gerät die Strecke im Kanton Solothurn politisch unter Druck.



Foto: ASM

Die Aare Seeland mobil AG plant die Erweiterung ihres Bahnnetzes bis nach Oensingen (im Bild ein Zug vor dem Bahnhof Solothurn).

«Bipperlisi» unter Druck

Die Aare Seeland mobil (asm) hat mit ihrer Schmalspurlinie Langenthal–Niederbipp–Solothurn grosse Pläne: Einem Vorprojekt zeigte sich, dass eine Verlängerung der Linie nach Oensingen möglich ist und die Passagiere Anschluss an die Schnellzüge nach Zürich hätten – dies notabene innerhalb der gewohnten Fahrzeiten und ohne zusätzliches Rollmaterial (siehe Haupttext). Doch just zur gleichen Zeit gerät das «Bipperlisi», das in Solothurn als Tram beginnt und die Ortschaften als Vorortsbahn auf eigenem Trasse erschliesst, politisch unter Beschuss. Bereits im Frühling diskutierte das Solothurner Kantonsparlament eine Forderung der FDP. Diese verlangte eine Umstellung auf Bus zwischen Solothurn und Flumenthal. Doch die Freisinnigen hatten im Parlament keine Chance. Inzwischen wurden im Kantonsrat zwei so genannte Volksmotionen eingereicht. Dieses, nicht in allen Kantonen existierende, Vorschlagsrecht der Bevölkerung zwingt den Kantonsrat dazu, ein Thema aufzugreifen.

Nun wird sich das Solothurner Kantonsparlament also erneut mit dem «Bipperlisi» beschäftigen müssen. Eine Volksmotion fordert die Umstellung auf Bus zwischen Solothurn und Niederbipp, die andere Eingabe verlangt das Gegenteil: die Beibehaltung der Bahn auf dem ganzen Kantonsgebiet. Damit entsteht die kuriose Situation, dass mit dem «Bipperlisi» ausgerechnet eine Bahn zur Diskussion steht, die laut dem Schweizerischen Eisenbahner- und Verkehrspersonalverband in Bezug auf die Passagierzahlen und den Kostendeckungsgrad «sämtliche Vorgaben der Kantone deutlich erfüllt». Zudem könnten Busse auf der Strecke Niederbipp–Solothurn die attraktiven Fahrzeiten der heutigen Bahnlinien in der Hauptverkehrszeiten kaum einhalten. ohs

Die Aare Seeland mobil AG (asm) hegt Zukunftspläne: Wer heute aus dem Amtsbezirk Aarwangen und dem Bipperamt nach Olten oder weiter nach Zürich reisen will, soll in Zukunft keinen Umweg mehr über Solothurn machen müssen. Die Verlängerung der Strecke von Niederbipp nach Oensingen würde es den Reisenden erlauben, in Oensingen von der asm auf den ICN nach Olten und Zürich umzusteigen. Dies würde die Reisezeit verkürzen und vor allem vereinfachen. Ein entsprechendes Projekt will die asm noch in diesem Jahr den Behörden einreichen.

Die Streckenverlängerung hat aber auch einen wichtigen volkswirtschaftlichen Aspekt. Niederbipp verfügt über beträchtliche Industrielandreserven, die für den Kanton Bern von grosser Bedeutung sind. Die Verlängerung der Aare-Seeland-mobil-Linie nach Oensingen wäre auch eine gute Voraussetzung für die Ansiedlung von Unternehmen. Fachleute gehen davon aus, dass ein ÖV-Anschluss ein wichtiger Vorteil ist, wenn es darum geht, das Industrieland effizient zu nutzen und aufzuwerten.

ATTRAKTIV FÜR PENDLER

Eine Streckenverlängerung nach Oensingen wäre zudem für viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, welche heute regelmässig mit dem Auto nach Zürich pendeln, ein Grund zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr.

Edwin Dutler



Foto: PBS

Handystrahlen eingrenzen

Die Strahlenbelastung durch die Mobilfunkgräte in den Intercity-Doppelstockwagen soll weiter reduziert werden. «Seit der Inbetriebnahme von so genannten Repeatern im April 2004 wurde deren abgestrahlte Leistung bereits wesentlich verringert», schreibt der Bundesrat auf einen entsprechenden Vorstoss aus dem Parlament. Die SBB prüfen laut Bundesrat zusätzliche Massnahmen, um die Strahlenbelastung zu reduzieren. HS

BASEL: BUSNETZ WIRD VERLÄNGERT

Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) wollen mit zwei Buslinienverlängerungen das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Basel und Umgebung verbessern. Bereits mit dem Fahrplanwechsel im kommenden Dezember wird die von den BVB betriebene Linie nach Schönenbuch verlängert. Damit entsteht eine attraktive Direktverbindung mit dem Stadtzentrum. Die Buslinie 37 wird künftig ab Jakobsberg via Dreispitzareal-St. Jakob zum Aeschensplatz geführt. Diese Verlängerung steht im Zusammenhang mit der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz (siehe auch Seite 8). ohs

Pro Bahn lanciert Alternative für Sissach–Olten

Die Linie S9 der Regio-S-Bahn Basel Sissach–Läufelfingen–Olten soll auf Bus umgestellt werden. Doch so schnell, wie es die Regierung von Basel-Landschaft möchte, geht es nicht. Pro Bahn Schweiz wehrt sich weiter gegen die Umstellung und macht Gegenvorschläge.

Geht es nach dem Willen der Regierung des Kantons Basel-Landschaft, soll die Linie S9 der Regio-S-Bahn Basel Sissach–Läufelfingen–Olten – im Volksmund «Läufelfingerli» genannt – auf Bus umgestellt werden. Doch damit würde die Reisezeit auf der Strecke deutlich länger (siehe InfoForum 02/05). Gleichzeitig führen die vorgestellten Busvarianten auch zu Anschlussbrüchen in Olten oder Sissach. Zudem sind die Busse in den Spitzenzeiten zu klein. Der heutige Fahrplan der S9 bietet kurze Reisezeiten und schlanke Anschlüsse in Sissach und Olten.

Doch auch die Art und Weise, wie der Regierungsrat die Umstellung von Bahn auf Bus ankündigte, löste vielerorts Ärger aus. Denn im Sommer hat die basellandschaftliche Regierung überraschend beschlossen, die Linie bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005

auf Bus umzustellen – ohne die Diskussion im Landrat (Parlament) abzuwarten. Darauf reichte ein Stimmbürger beim Kantonsgericht eine Beschwerde ein. Die Begründung: Die Regierung verletze Volksrechte. Das Kantonsgericht gab darauf dem Beschwerdeführer Recht, es liege keine Dringlichkeit vor. Die Folge: Der Bahnbetrieb muss vorerst für ein Jahr weitergeführt werden.

ATTRAKTIVES SPARKONZEPT VON PRO BAHN

Das Ressort Fahrplan der Sektion Nordwestschweiz von Pro Bahn Schweiz hat inzwischen ein Konzept ausgearbeitet, welches die Sparvorgaben der Regierung erfüllt und gleichzeitig eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Linie bringen würde. Nur mit einer deutlichen Zunahme der Passagierzahlen kann die Läufelfinger-Linie langfristig erhalten werden.

Die Sparvariante der Regierung sah vor, auf die Bahn via Läufelfingen zu verzichten und nur noch zwei Zugspare via Gelterkinden–Tecknau (S3) zu führen. Pro Bahn Schweiz schlägt ebenfalls wie die Regierung vor, nur noch mit zwei Regionalzügen (statt drei) pro Stunde von Sissach nach Olten zu fahren. Dies allerdings in einer anderen Form. Im Halbstundentakt würde auf Grund des Pro-Bahn-Konzepts die Linie S3 von Basel nach Olten alternativ einmal über Läufelfingen und einmal wie bisher via Gelterkinden-Tecknau geführt. Durch die längere Fahrzeit über Läufelfingen würden in

Olten keine Anschlüsse verloren gehen. Mit der Durchbindung der S3/S9 würde im Homburgertal sogar ein äusserst attraktives, umsteigefreies Angebot von Basel bis nach Olten (und umgekehrt) geschaffen. In Tecknau bliebe der Status quo erhalten. Gelterkinden würde mit dem Vorschlag von Pro Bahn zusätzlich mindestens eine Busverbindung pro Stunde nach Sissach erhalten – mit Anschluss an die S3 von/nach Läufelfingen und den Interregio Basel–Olten.

ZUSÄTZLICHES ANGEBOT

Mit dem Pro-Bahn-Konzept würde sogar Böckten (zwischen Gelterkinden und Sissach gelegen) endlich eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr erhalten. Heute verkehrt der Bus in diese Ortschaft nur sporadisch.

Der Busbetrieb im Diegter Tal sowie nach Känderkinden und Wittinsburg könnte ebenfalls neu organisiert werden. Mit zusätzlichen Bahnhaltstellen in Thürnen und eventuell in Trimbach sowie der Neuausrichtung des Busbetriebes könnte für die Bevölkerung eine klare Verbesserung erreicht werden. Und dies erst noch mit deutlich geringeren Kosten als mit dem Konzept des Kantons.

Die Sektion Nordwestschweiz von Pro Bahn hat inzwischen das erarbeitete Konzept den verantwortlichen Stellen unterbreitet und erwartet, dass diese Vorschläge durch die Fachdienste der Kantone und der Verkehrsunternehmen überprüft und weiterverfolgt werden. **he/wr**



Foto: SBB

Bahn ist bald rauchfrei

Die im Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zusammengeschlossenen Bahnunternehmen haben bekanntlich beschlossen, ihre Züge in der gesamten Schweiz ab Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 rauchfrei zu betreiben. Gleichzeitig werden auch die geschlossenen Räume auf den Bahnhöfen rauchfrei. In einer Stellungnahme betont Pro Bahn Schweiz, dass für die Durchsetzung die Bahnen verantwortlich sind und diese Aufgabe nicht an die Fahrgäste zu delegieren sei. Dass die Emotionen bei diesem Thema hoch gehen, zeigt die Tatsache, dass Pro Bahn Schweiz überdurchschnittlich zahlreiche Rückmeldungen verzeichnete (E-Mails, Telefonate). Zu Wort meldeten sich vor allem jene, die wenig Verständnis für diese Massnahme haben. **du**

S-BAHN ZÜRICH SETZT AUF BAHNPOLIZEI

Ab sofort wird bei der S-Bahn Zürich in allen Doppelstock-Fahrzeugen der SBB sowie in den Wagen der SZU und der Forchbahn die Rufnummer der Bahnpolizei 0800 117 117 angeschlagen. In einem zweiten Schritt folgen die restlichen Regionalzüge der SBB. **pd**



Foto: Fredi Zahler

Im «Flirt» nach Läufelfingen: Die S3 der Regio S-Bahn Basel-Olten könnte alternierend via Homburgertal und über die bisherige Strecke verkehren (im Bild Liestal).

Fahrplan 06: Das sind die wichtigsten Änderungen

Ein Jahr nach dem grossen Fahrplanwechsel kommt es Ende Jahr zu verschiedenen Optimierungen. Die geplanten Änderungen in verschiedenen Teilen der Schweiz sind bereits auf Internet einsehbar. Eine Übersicht von Pro Bahn Schweiz.

Auf der Webseite www.fahrplanentwurf.ch sind bereits seit diesem Frühsommer diejenigen Fahrplanfelder publiziert, die am 11. Dezember 2005 grössere Änderungen erfahren werden. Neben einigen Schifflinien und diversen Buslinien sind unter anderem folgende Felder erwähnenswert:

BERN-BRIG-/INTERLAKEN: ETWAS SCHNELLER

Die Briger und Interlakner IC (zur vollen Stunde ab Bern) tauschen die Fahrordnungen zwischen Bern und Spiez. Die Briger IC werden bis Spiez um zwei Minuten beschleunigt. Die schnellen IC Bern-Brig werden um drei Minuten beschleunigt und haben so auch südwärts zumindest bei pünktlicher Ankunft in Brig Anschluss an den Regionalzug nach Sion.

SPIEZ-REICHENBACH: ABFAHRT VERSCHOBEN

Die Regionalzüge Spiez-Reichenbach werden wieder weitgehend separat geführt und deren Abfahrt um eine halbe Stunde verschoben, so dass in Reichenbach zur halben Stunde schlanke Anschlüsse mit der Buslinie nach Frutigen(-Kandersteg) entstehen.

Der Regionalzug 5765 wird nur noch während der Schulzeit vor Takt und nur ab Ausserberg geführt, so dass während der (Walliser) Schulferien Montag-Freitag wieder eine Frühverbindung aus dem Norden an die Lötschberg-Südrampe besteht. Die Taktlücke zwischen 8 und 9 Uhr wird gefüllt, bergwärts

allerdings nur mit Halt in Ausserberg.

SPIEZ-INTERLAKEN

Zwischen Spiez und Interlaken wird ein gut merkbarer Takt mit drei Zügen pro Stunde (und Richtung) eingeführt: Mit unveränderten Verkehrszeiten in Interlaken Ost gewinnen die IC zur vollen Stunde zwischen Bern und Interlaken Ost drei Minuten.

In der anderen halben Stunde fahren die IC Basel-Interlaken und die Regio-Express Zweisimmen-Interlaken abwechselungsweise genau im Stundentakt, genauso der Regio-Express (ohne Halt zwischen Spiez und Interlaken West). Bei unveränderten Abfahrtszeiten in Bern lauten die Verkehrszeiten in Interlaken Ost an .35, ab .25, die Reisezeit Bern-Interlaken reduziert sich um vier Minuten.

Die Regionalzüge Spiez-Interlaken fahren ebenfalls im Stundentakt (bis 19 Uhr; mit Halt auf Verlangen in Faulensee). Die Abfahrtszeiten werden um eine halbe Stunde verschoben und die Züge verkehren im Durchlauf von Zweisimmen. Die Anschlüsse in Spiez (nach Interlaken sowie nach Frutigen-Brig) bleiben mit einigen Änderungen je nach Relation insgesamt eher schlecht.

ZWEISIMMEN-SPIEZ: UM EINE STUNDE VERSCHOBEN

Die zweistündlichen RegioExpress ab Zweisimmen Richtung Interlaken werden um eine Stunde vorverschoben, sie verkehren ab Interlaken bzw. ab Zweisimmen zur vollen Stunde symmetrisch. Sie



Foto: Pro Bahn Schweiz

Fahrplanentwurf: Einst wurde hier der Fahrplan 2005 angekündigt, jetzt können unter www.fahrplanentwurf.ch die Änderungen 2006 abgerufen werden.

kreuzen sich in Erlenbach und halten auch in Wimmis. Wie beschrieben, fahren die RegioExpress Spiez-Interlaken West ohne Halt.

Die Regionalzüge Zweisimmen-Spiez fahren in einem «hinkenden Stundentakt» und durchgehend nach Interlaken Ost (statt Reichenbach). Die Fahrzeiten sinken um drei bis zehn Minuten. Die Anschlüsse Richtung Lötschberg werden wieder miserabel.

WALDENBURG-LIESTAL

Zwischen Waldenburg und Liestal wird der Fahrplan Montag-Freitag am Morgen mit zwei und am Abend mit einem weiteren Zugpaar verdichtet, einige Verkehrszeiten ändern um eine Minute.

ZÜRICH-MEILEN-RAPPERSWIL

Auf der Strecke Zürich-Meilen-Rapperswil gilt nach 20

bis nach 23 Uhr ein sauberer Halbstundentakt mit der S7 bis Rapperswil, S16 bis Meilen und S6 bis Zürich Tiefenbrunnen (unverändert). Der einzige Nachteil gegenüber dem bisherigen Hinketakt ist die fehlende schlanke Verbindung zwischen den unteren und oberen Seegemeinden.

SCHAFFHAUSEN-ZÜRICH: BUS WEGEN BAUARBEITEN

Vom 20. Juli bis 11. August 2006 ist die Strecke Neuhausen-Rafz wegen Gleisbauarbeiten gesperrt. Die Reisenden werden zwischen Schaffhausen und Rafz mit Bussen befördert: halbstündliche Buskurse mit Halt an allen Bahnhöfen und Anschluss in Rafz mit der S5 bzw. den Interregio, stündlich ein Kurs mit Halt nur in Neuhausen Kreuzstrasse und Anschluss in Rafz mit den IR. Die Interregio halten zwischen Rafz und Bülach an allen Stationen und ersetzen

Fortsetzung Seite 14

Fortsetzung von Seite 13

so die Regionalzüge 82xx. Die Reisezeit Schaffhausen–Zürich HB beträgt eine gute Stunde. Während dieser Zeit beginnt der Verkehr der S16 Zürich Flughafen–Herrliberg-Feldmeilen bis 20 Uhr in Schaffhausen (mit Halt in Neuhausen, Andelfingen und Winterthur). Die Fahrzeit Schaffhausen–Zürich HB beträgt eine knappe Stunde (an .13/ab .47). Die schnellste Verbindung zwischen Schaffhausen und Zürich HB wird mit rund 55 Minuten der Regionalzug nach Winterthur mit Umsteigen auf die S12 sein, die wahrscheinlich wegen bereits heute starker Belastung kaum beworben werden wird.

Die internationalen Fern-

verkehrszüge werden über Winterthur umgeleitet, die Transitreisezüge nach Italien müssen über Oerlikon fahren und benötigen daher zwischen Schaffhausen und Zürich HB gut 50 Minuten (an .01, ab .59).

GLACIER-EXPRESS BIS NACH DAVOS

Im Sommer (ab 20. Mai 2006) wird neben zwei Glacier-Express mit Panoramawagen zwischen St. Moritz und Zermatt auch eine Komposition von Davos nach Zermatt (via Filisur) verkehren. Zurzeit wird Davos nicht mehr mit dem Glacier-Express erschlossen. Ein Glacier-Express mit konventionellen Wagen rollt zwischen Chur und Zermatt. Zudem wird in Davos auch ein Berni-

na-Express mit Panoramawagen starten – nach Tirano.

KEIN KURSBUCH MEHR FÜR AUTOBUSSE

Der Band 2 «Autobusse» des offiziellen Kursbuches ist im bisherigen Format A5 wegen technischer Grenzen beim Buchbinder nicht mehr produzierbar. (Die Reduktion der mehrfach aufgeführten Daten wegen der Trennung vieler Felder in die Perioden Montag/Freitag/Samstag/Sonntag hätte das bis auf weiteres verhindert). Gemeinsam haben das BAV, die SBB, PostAuto, der Verband Öffentlicher Verkehr (VöV) und die Stämpfli AG entschieden, den Band 2 im Format A4 zu drucken und als CD-ROM mit PDF-Dateien (inkl. derjenigen des

Bandes 1) zu veröffentlichen. Am Schalter wird nur noch der Band 1 «Bahnen, Seilbahnen, Schiffe» verkauft (zum unveränderten Preis von 16 Fr.), mit einem Gutschein für den Bezug des Bands 2 in einer der beiden vorerwähnten Formen. Sie wird innert fünf Tagen nach Bestelleingang zugestellt.

KURSBUCHFELDER IM INTERNET

Sämtliche Kursbuchfelder werden ab Fahrplan 2006 auch im Internet unter www.fahrplanfelder.ch als PDF-Dateien veröffentlicht (und hoffentlich ebenso aktuell gehalten wie die Fahrplanabfrage unter www.sbb.ch).

Pro Bahn Schweiz

SECURITRANS

Sicherheit für Menschen und Einrichtungen im öffentlichen Verkehr



www.securitrans.ch

Neue Neigezüge: Mehr Fahrkomfort

Die neuen Neigezüge der zweiten Generation nehmen Form an. Erste Besichtigungen der Fahrzeuge im Modell sind aus Kundensicht hoffnungsvoll: mehr Komfort, grössere Fenster und eine bessere Beleuchtung.



Erster Blick auf die futuristisch gestaltete Frontpartie: Der Cisalpino-Neigezug der zweiten Generation im 1:1-Modell der Design-Firma Giugiaro in Turin.

Cisalpino, Alstom und die Design-Firma Giugiaro präsentierten in Turin die futuristischen Maquettes der neuen Neigezüge, die ab Dezember 2007 kürzere und attraktive Reisezeiten für den Zugverkehr auf der Nord-Süd-Achse zwischen der Schweiz und Italien versprechen. Die Einführung der neuen Züge ist auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und die Fertigstellung von weiteren Hochgeschwindigkeitsstrecken in Italien abgestimmt.

ERSTER ZUG WIRD IM APRIL 2007 GELIEFERT

Von den insgesamt 26 Kompositionen, die ab November 2006 in einer Lieferkadenz von monatlich zwei Zügen gefertigt werden, sind 14 neue Züge für Cisalpino bestimmt, 12 Züge für Trenitalia.

Der erste Cisalpino (CIS-2) soll gemäss Plan im April 2007 geliefert werden, so dass bis Dezember 2007 alle bestellten Einheiten eingesetzt werden können. Die Zulassung der Züge ist für Deutschland, die Schweiz und Italien vorgesehen.

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 250 STUNDENKILOMETER

Die 14 neuen Kompositionen für Cisalpino bestehen aus je 7 druckdichten Wagen (1. und 2. Klasse) sowie einem Speisewagenabteil mit 18 Plätzen. Die Neigezüge der zweiten Generation erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern. Farbgebung und Einrichtung des Speisewagens konnten mich allerdings nicht voll überzeugen.

Im Vergleich mit den seit 1996 im Einsatz stehenden Zü-

gen der ersten Generation fallen die neu gestaltete Front- und Heckpartie, der bessere Fahrgastkomfort sowie die deutlich grösseren Fenster (zur Verhinderung von Übelkeit) der neuen Komposition auf. Im Zugsinnern unterstützen ein neu konzipiertes Lichtkonzept und eine frische Farbgebung zusätzlich eine optimale Beleuchtung. Die blauen Reisesitze sind ebenfalls vollständig neu konzipiert. Für die Kundeninformation sind Bildschirme vorgesehen und auch den sanitären Einrichtungen wurde viel Aufmerksamkeit geschenkt. Der Zug ist auch behindertengerecht ausgestattet.

DAS ANGEBOT WIRD VERBESSERT

Das neue Angebotskonzept sieht Neigezugverbindungen von Genf, Basel, Luzern, Stuttgart und Zürich nach Mailand vor, einzelne Züge werden dabei bis Pisa/Livorno, Rom und Venedig verlängert.

Bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 soll ein neuer EC «San Marco» Basel mit Venedig verbinden und den EC nach Nizza ersetzen. Gleichzeitig soll der EC «Cinque Terre» bis Livorno verlängert werden. Ausserdem plant Cisalpino auf den Strecken Mailand-Bern (bzw. Genf) in den lokbespannten Zügen Mehrstromlokomotiven einzusetzen, um den Wechsel der Loks an der Landesgrenze einzusparen und damit Zugverspätungen zu minimieren.

Edwin Dutler



Spektakel der Dampfbahnen

Eine grosse Modellbahn-Ausstellung der Schweizer Kleinserienhersteller lädt am 15./16. Oktober nach Bauma im Tösstal ein. Als Rahmenprogramm dazu organisiert der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ein interessantes Fahrzeugtreffen mit historischen Dampf- und Elektrofahrzeugen. Zu bewundern sind – neben den Dampfzügen des Vereins – legendäre Lokomotiven und Triebwagen wie das «Krokodil» und der «Rote Pfeil». Mit ihnen werden spezielle Fahrten angeboten. **DUT**

Weitere Informationen:
Das Programm ist erhältlich bei DVZO, Postfach 83, 8340 Hinwil; www.dvzo.ch.

SOB LANCIERT VORALPEN-VELOWEG

Die Südostbahn (SOB) lanciert einen Voralpen-Veloweg. Dieser Radweg – ideal sowohl für Genussradler als auch Familien – beginnt in Degersheim (798 m. ü. M.) und führt hinab bis an die Gestade des Bodensees nach Romanshorn (398 m. ü. M.). Zum Ausgangspunkt nach Degersheim gelangt man bequem mit der Südostbahn. **HS**

Den neuen Prospekt zum Voralpen-Veloweg gibt es an jedem bedienten SOB-Bahnhof in der Ostschweiz.

Vinschgau: Natur, Kultur, Gastronomie

Die im Frühling wiedereröffnete Bahnlinie Mals–Meran sowie die verlängerte internationale Postautoverbindung Zernez–Ofenpass–Müstair–Mals sind nicht nur eine Reise wert, sondern bilden eine schlanke Verbindung von Zürich via Engadin nach Venedig.



Foto: Johannes von Arx

Das Südtirol und die Schweiz rücken zusammen: mit dem Postauto durchs Engadin nach Mals und mit der Vinschgerbahn weiter nach Meran.

Am Morgen kann man noch einen Kaffee an der Bahnhofstrasse in Zürich trinken, am Nachmittag bereits lustwandeln im Botanischen Garten von Trauttmansdorff in Meran. Südtirol und die Schweiz rücken dank der Vinschgerbahn und dem Ausbau von Postautolinien näher zusammen, sogar Tagesausflüge aus dem Ballungsraum Zürich sind möglich. Auch Rundreisen – ein Weg über den Ofenpass – ein Weg über Scuol-Tarasp-Nauders können problemlos geplant werden, die Fahrpläne sind im Internet leicht zu finden. Generalabonnement, Tageskarten und Halbtaxabo

sind auf der neuen Postautoverbindung auch im Ausland gültig, und zwar bis Mals. Die Tageskarte Vinschgerbahn für beliebige Fahrten Mals–Meran kostet 9 Euro.

Wer mehr Zeit und Musse hat, geniesst den Vinschgau per Bahn und Fahrrad (an sechs Bahnhöfen Fahrradverleih). Die Eventkarte (Tageskarte Vinschgerbahn und Velomiete) kostet 14 Euro. Die Tageskarte und die Eventkarte sind bereits bei den Bahnhöfen Zernez und Scuol-Tarasp sowie beim Chauffeur im Postauto Zernez–Mals erhältlich (Tageskarte 15 Franken, Eventkarte 23 Franken).

Eine Herbstfahrt im Vinschgau, mit der Bahn durch Rebberge, Marmorbrocken und Obstplantagen, dazu mit dem Postauto über den Ofenpass und ein Besuch des Schweizerischen Nationalparks, ein Shoppingbesuch in der Zollfreizone Samnaun, kombiniert mit einigen Ferientagen in Scuol, ist sehr empfehlenswert.

Edith Dutler

Weitere Informationen:

- www.sbb.ch (Fahrpläne SBB bis Nauders im Tirol und Mals)
- www.vinschgauerbahn.it (Fahrplan Mals–Meran, Velomiete)
- www.sad.it (Fahrpläne Südtirol; u. a. Mals–Nauders)
- www.sii.bz.it (Tarife Südtiroler Verkehrsverbund)



Next Stop SBB-Shop.

Jetzt www.sbbshop.ch besuchen und attraktive SBB-Artikel finden.



Fahrgastverbände fordern Verbesserungen der Gäubahn

Die Fahrgastverbände Pro Bahn Schweiz und Pro Bahn Baden-Württemberg fordern kurz- und mittelfristige Verbesserungen auf der Gäubahn.

Pro Bahn Baden-Württemberg und Pro Bahn Schweiz üben scharfe Kritik an den geplanten Kürzungen des Fernverkehrs zwischen Zürich und Stuttgart und unterstützen die Ausbauvorschläge des Interessenverbands Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn.

Zu einer gemeinsamen Sitzung trafen sich je fünf Vertreter der beiden Fahrgastverbände im Grenzbahnhof Schaffhausen.

UNANNEHMBARE FAHRPLANLÜCKE

Mit dem kommenden Fahrplanwechsel im Dezember ist geplant, den Fernverkehr zwischen Zürich und Stuttgart über die so genannte Gäubahn um ein Zugpaar zu reduzieren. «Eine Fahrplanlücke von vier Stunden, besonders in der auch für Geschäftsreisende wichtigen Nachmittagszeit, muss die Fahrgastzahlen dauerhaft reduzieren», kritisiert Josef Schneider, Vorsitzender von Pro Bahn Baden-Württemberg. Schneider fordert die Deutsche Bahn und das Land Baden-Württemberg auf, wenigstens an den Hauptreisetagen Freitag und Sonntag für einen Ersatz zu sorgen.

«Selbst 2-Stunden-Takte sind für uns eigentlich kein Angebot mehr, auf vielen Strecken haben wir in der Schweiz gerade einen 30-Minuten-Takt eingeführt», erläutert Thomas Lendenmann, Vizepräsident von Pro Bahn Schweiz, was er sich unter modernem Schienenverkehr vorstellt. «Auf der Gäubahn ist leider seit Jahren eine schlechende Reduzierung des Fernverkehrs festzustellen», so

Pro-Bahn-Schweiz-Vizepräsident Lendenmann.

ENGPASS ZWISCHEN HORB UND HATTINGEN

Gekennzeichnet ist die Gäubahn durch einen rund 70 km langen eingleisigen Abschnitt zwischen Horb und Hattingen. Dieser führt zu einer unattraktiv langen Fahrzeit, da in den Kreuzungsbahnhöfen immer wieder auf die Züge der Gegenrichtung gewartet werden muss. Hat dann ein Zug zum Beispiel wegen einer Störung der Neigetechneik Verspätung, wird schnell der Fahrplan im Fern- und Nahverkehr zur Makulatur, Anschlusszüge für viele Umstei-

ger gehen verloren und führen zu inakzeptablen Fahrzeiten.

In dieser Situation begrüssen Schneider und Lendenmann ausdrücklich die Ende Juni von der Interessengemeinschaft Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn vorgestellten Überlegungen zu einem teilweisen zweigleisigen Ausbau. Mit Investitionen zwischen Horb und Neckarhausen, Rottweil und Tuttlingen sowie Neuhausen und Eglisau könnte bei Kosten von rund 280 Millionen Euro in einem überschaubaren Zeitrahmen eine erhebliche Verbesserung erreicht werden. «Diese Investition muss dann Nah- und Fernverkehr gleichwertig zur

Verbesserung dienen», so Thomas Lendenmann.

Josef Schneider fordert gleichzeitig die Anliegerstädte entlang der Gäubahn auf, sich verstärkt um ein Marketing zu Gunsten der Bahn zu bemühen. «Die IG Schwarzwaldbahn als Zusammenschluss der Kommunen entlang der Schwarzwaldbahn ist hier ein super Beispiel, wie durch gezielte Werbung zu Gunsten der Schiene der Fernverkehr nachhaltig gestärkt werden kann», so Schneider. «Schon ein Blick auf die Homepage der jeweiligen Städte zeigt, ob hier ein wirkliches Engagement pro Bahn besteht».

Pro Bahn Schweiz



Foto: Uwe Schnell

Unterstützung für eine gefährdete Strecke: Pro Bahn Schweiz und Pro Bahn Baden-Württemberg stellen sich hinter die Gäubahn (im Bild eine Insubria-Doppeltraktion).

Viele sind zufrieden und äussern sich doch

Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs lassen sich trotz den Neuerungen von Bahn 2000 nicht blenden: In Meinungsumfragen von Pro Bahn Schweiz loben sie zwar grundsätzlich den neuen Fahrplan, kritisieren aber auch die heiklen Punkte.



Foto: Pro Bahn Schweiz

Auf der Homepage von Pro Bahn Schweiz (www.pro-bahn.ch) können Sie Ihre Meinung zur Verkehrspolitik deponieren.

Senden Sie uns ein E-Mail

Pro Bahn Schweiz will ihre Dienstleistungen sowie die Information weiter verbessern. Die Interessenorganisation der ÖV-Kundinnen und -Kunden will ihre Mitglieder noch besser erreichen und sie mit Informationen bedienen. Um Sie künftig auch auf elektronischem Weg erreichen zu können, benötigen wir Ihre E-Mail-Adresse. Senden Sie uns deshalb eine E-Mail, damit wir Sie regelmässig informieren und um Ihre Meinung fragen können.

E-Mail: info@pro-bahn.ch

Weitere Informationen:
www.pro-bahn.ch

Um von Kundinnen und Kunden stetig ein Feedback zu erhalten, hat Pro Bahn Schweiz auf ihrer Internetseite die Rubrik «Meinungsumfragen» lanciert. Die Geschäftsleitung stellt dort regelmässig ein Thema zur Diskussion, um die Meinung der ÖV-Benützerinnen und -Benützer zu erfahren.

Bei den letzten Umfragen äusserten sich die Abstimmenden differenziert. So befürchtet etwa eine überwältigende Mehrheit der Umfrageteilnehmer auf Grund des laufenden Sparpakets auf Bundesebene Kürzungen im Regionalverkehr. Die Frage lautete: «Befürchten Sie einen Kahlschlag im Regionalverkehr, wenn die Sparmassnahmen von Bundesrat Rudolf Merz umgesetzt werden?»

Mit Ja antworteten 91,53 Prozent (162 Personen), nur 15 Teilnehmende beantwor-

teten die Frage mit Nein (8,47 Prozent).

EIN DRITTEL IST NUR BEFRIEDIGT

Bei der generellen Beurteilung des Fahrplans Bahn 2000 sagten 20,7 Prozent «sehr gut», 32,8 Prozent hingegen «befriedigend», 17,2 Prozent sagten «unbefriedigend», doch nur 7 Prozent wählten «schlecht».

Auf die Frage «Haben sich die Umsteigevorgänge bei Ihren regelmässigen Fahrten verändert?» antworteten 21 Prozent der Teilnehmenden: «mehr umsteigen», 26 Prozent wählten «weniger umsteigen» und 53 Prozent waren der Meinung, es habe keine Veränderungen gegeben.

Differenziert ausgefallen sind auch die Antworten, was die Fahrzeiten anbelangt («Hat sich bei Ihren regelmässigen Fahrten <Bahn 2000> die Fahrzeit verändert?»). 40 Prozent sagten, sie hätten jetzt eine kürzere Reisezeit, 20 Prozent meinten, ihre Fahrzeit sei länger geworden und 40 Prozent waren der Meinung, dass die Reisezeiten unverändert geblieben seien.

Beteiligen auch Sie sich an den Onlineumfragen von Pro Bahn Schweiz! Sie helfen uns dabei, die Probleme im öffentlichen Verkehr zu verfolgen. Nur so können wir uns auch weiterhin für Verbesserungen im ÖV einsetzen.

www.pro-bahn.ch; Rubrik «Meinungsumfragen» («Jetzt abstimmen» wählen). Die Resultate früherer Abstimmungen finden Sie unter «Beendete Abstimmungen».

HS/ohs

Ihre Meinung interessiert uns

Das Ressort Dienstleistungen von Pro Bahn Schweiz möchte zwei Themen besonders unter die Lupe nehmen:

- Belästigung durch die **Strahlung der Mobilfunkantennen** in den Reisezugswagen
- Einsatz der **Speisewagen** (besonders auf der Strecke Zürich-Bern)

Beantworten Sie uns bitte folgende Fragen:

Kennen Sie die Auswirkung der Strahlenbelastung durch Mobilfunkanlagen?

Fühlen Sie sich durch diese Antennen gestört?

Vermissen Sie den Einsatz von Speisewagen in gewissen IC-Zügen zwischen Zürich und Bern?

Auf welchen anderen Linien wäre ein Einsatz von Speisewagen lukrativ? Bei welchen Zügen könnte eventuell auf einen Speisewagen verzichtet werden?

Antworten Sie bitte bis am 9. Oktober 2005 an:

Christof Pfeiffer
Heiligbergstrasse 14
8450 Andelfingen
(cpfiff@swissonline.ch)

Haben Sie Interesse, sich für ein anderes Thema im Ressort Dienstleistungen zu engagieren? Informationen erhalten Sie bei oben genannter Adresse.

Unter den eingehenden Antworten verlosen wir zwei Tageskarten zu Halbp reisabonnementen im Wert von je 56 Franken.

Gönner und Sponsoren

Unterstützen auch Sie Pro Bahn Schweiz: Mit einem Gönnerbeitrag (mindestens 500 Franken) zeigen Firmenmitglieder, dass sie die Arbeit der Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Tramkunden schätzen. Übrigens: Pro-Bahn-Firmenmitglieder inserieren im InfoForum von Pro Bahn zum Vorzugstarif. Neben Gönnern und Sponsoren sind folgende Gemeinden bei Pro Bahn Schweiz Mitglied: Dübendorf, Elgg (ZH), Frauenfeld, Läufelfingen, Rafz, Rüti (ZH), Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.



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



gs graphic-studio gmbh
network publishing



Ostschweiz: Interessierte für Fahrplan gesucht

Pro Bahn Schweiz sucht für seine Ostschweizer Sektion mehrere ehrenamtliche Mitarbeiter für den Bereich Fahrplan: Pro Bahn Sektion Ostschweiz umfasst die Kantone GR, GL, AR, AI, SG, TG und die March des Kantons SZ. Für unsere Projektgruppe Fahrplan suchen wir noch freiwillige (ehrenamtliche) Mitarbeiter,

damit wir die Fahrplanbegehren im ganzen Sektionsgebiet bearbeiten können. Inputs zu den Fahrplanbegehren und Anfragen zur Mitarbeit nimmt der Präsident Hans Schärer gerne entgegen.

HS

Weitere Informationen:

Hans Schärer, 055 610 24 03

(h.schaerer@graphic-studio.ch)

Exkursion Glattalbahnen

Seit nunmehr einem Jahr wird im Raum Glattal an der neuen Stadtbahn gearbeitet und bereits im Dezember 2006 soll der erste Abschnitt zwischen der heutigen Tram-Endhaltestelle Messe/Hallenstadion nach Zürich Auzelg in Betrieb genommen werden. Die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz organisiert am Samstag, 29. Oktober 2005, für alle interessierten Mitglieder eine Exkursion.

Das Programm der Exkursion

• Treffpunkt um 09.30 Uhr bei VBG, Sägereistr. 24 in Glattbrugg (ca. 5 Minuten Fussweg

vom Bahnhof Glattbrugg)

• Überblick und Einführung

• anschliessend Besuch der Baustelle mit VBG-Info-Bus; Erläuterungen an ausgewählten Standorten

• Ende ca. 11.45 Uhr beim Bahnhof Oerlikon

Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt (Anmeldeschluss: 24.10.05). Adresse: Pro Bahn Schweiz, Sektion Zürich, Adriano Diolaiuti, Rankwaldweg 14, 8645 Jona, diolaiuti@bluewin.ch

Kontakte

GESCHÄFTSLEITUNG

Edwin Dutler, Präsident

Staffelackerstrasse 19

8953 Dietikon

T 01 741 49 90; N 079 401 05 40

edwin.dutler@swissonline.ch

OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident

Falletenbachstrasse 5

8867 Niederurnen

T 055 610 24 03

h.schaerer@graphic-studio.ch

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident

Böcklinstrasse 13

3006 Bern

T 031 352 83 46

haenni.aldo@bluewin.ch

ZÜRICH

Adriano Diolaiuti, Präsident

Rankwaldweg 14

8645 Jona

T 055 212 23 70

diolaiuti@bluewin.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz

Postfach 3834

4002 Basel

TESSIN

Giovanni Ruggia, Präsident

Conrada del Torchio

6934 Bioggio

T 091 605 48 18

rugadapura@ticino.com

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin

Hirschmattstrasse 54

6003 Luzern

T 041 210 28 72

karin.blaettler@bluewin.ch

Hier...

... könnte Ihr Inserat stehen!

Ihr Partner für Inserate im «InfoForum» von Pro Bahn Schweiz.

Stämpfli

Stämpfli Publikationen AG

Inseratemanagement

Wölflistrasse 1

3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 63 84

Fax +41 (0)31 300 63 90

inserate@staempfli.com



Wir
sitzen
nicht aufs
Maul!



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

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

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

Melden Sie Neumitglieder direkt auf unserer Homepage www.pro-bahn.ch an oder senden Sie unten stehenden Talon ein. (Die aktuelle Rangliste finden Sie auf unserer Homepage.)

- Einzelmitglied (Fr. 45.-) Partnermitglied (Fr. 25.-) AHV/IV (Fr. 30.-)
 Schüler/Studenten (Fr. 20.-) Firmen (mind. Fr. 500.-) Gemeinden (Fr. 200.-)
 Vereine/Verbände (Fr. 100.-) *(Zutreffendes ankreuzen)*

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

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

AZB
P.P. / Journal
3001 Bern