



EINE ZEITSCHRIFT VON PRO BAHN SCHWEIZ  
DER INTERESSENVERTRETUNG DER BAHN-, BUS- UND TRAMBENÜTZER

## Freie Fahrt auf dem Schweizer Schienennetz!

Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2004 bricht im schweizerischen öffentlichen Verkehr eine neue Epoche an: Mit der 1. Etappe von Bahn 2000 profitieren Kundinnen und Kunden auf einen Schlag von einem gewaltigen Ausbau des Angebots. Die Verbindungen werden häufiger, schneller, direkter, bequemer – quer durch die Schweiz.

Der 12. Dezember 2004 wird in der schweizerischen Bahngeschichte zu einem Meilenstein: Die Schweiz wird die grösste Fahrplanumstellung seit Einführung des Taktfahrplans 1982 erleben. Damals wurde realisiert, was noch in den 70er-Jahren als unmöglich galt: ein System, in dem die Züge die jeweiligen Bahnhöfe stündlich zur gleichen Zeit verlassen. Die Zugsbewegungen in den grossen Knotenbahnhöfen waren nicht mehr über die ganze Stunde verteilt, sondern konzentrierten sich von einem Tag auf den anderen auf einen engen Zeitraum. Die Umsteigezeiten verbesserten sich damit massiv, die Verbindungen wurden



Foto: SBB

Ein Luftbild mit Symbolgehalt: Die Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (links) trifft sich mit der Stammlinie im Badwald bei Bützberg.

### Inhalt

#### Thema

Auf dem Schienennetz wird alles anders ..... 1-5

Lenzburg, das schlechte Beispiel 6

Mattstetten, Symbol-Dorf ohne Bahnhof ..... 7

#### Aktuell

Die wichtigsten Änderungen quer durch die Schweiz ..... 7-10

Basel braucht ein «Herzstück» . 12

#### Hintergrund

Die Zukunft liegt in der 2. Etappe von Bahn 2000 .. 13,15

#### International

Konstanz, deutsche Stadt mit Schweizer Takt ..... 15

Linx: Nordländisches Privatisierungsdebakel ..... 16-17

#### Kurz notiert

Bern: Fusion geplatzt – ICN: Studie zur Übelkeit – Chip statt Stempelkarte – Zürich forciert Tramprojekt West – Pro Bahn intern ..... 7, 8, 12, 18, 19

dichter und die Nachfrage stieg.

### 12 PROZENT MEHR ZÜGE

Mit der Realisierung der 1. Etappe von Bahn 2000 folgt nun der nächste Ausbauschritt. Nach Jahren der Planung und mehreren nötig gewordenen Infrastrukturausbauten lässt sich das Resultat sehen: Kundinnen und Kunden profitieren von mehr Halbstundentakt- und Stundentaktverbindungen, kürzeren Fahrzeiten und besseren Umsteigeverbindungen. Landesweit werden 12 Prozent mehr Züge verkehren, gleichzeitig werden neue, modernere Züge in Betrieb genommen – Platzangebot und Komfort werden verbessert.

### ALLES WIRD ANDERS

Weil auf mehreren Strecken in der Schweiz die Fahrzeiten verkürzt werden, gestaltet sich der komplette Fahrplan der ganzen Schweiz neu. Von diesen Änderungen bleibt kein Platz im Land verschont, rund 90 Prozent der Züge werden im Vergleich zu heute zu anderen Zeiten abfahren und ankommen. Während in Bern, Basel, Zürich und Chur die Züge künftig kurz vor der vollen Stunde ankommen und kurz nach der vollen Stunde wieder abfahren (so genannte Vollknoten), werden in Lausanne und Biel die Züge künftig immer zur ersten und zur dritten Viertelstunde fahren.

Fortsetzung auf Seite 2

### In eigener Sache

Mit der Bahn 2000 wird am 12. Dezember auf dem Schweizer Schienennetz der bedeutendste Ausbauschritt seit Jahrzehnten realisiert. Der Abschluss dieses Projekts ist gleichzeitig der Start in ein neues Zeitalter des öffentlichen Verkehrs – zu Gunsten der Benutzerinnen und Benutzer von Bahn, Bus oder Tram. Aus diesem Grund berichtet Pro Bahn Schweiz in dieser Ausgabe schweremotiv über Neuerungen, Hintergründe und weist auch auf kritische Punkte hin. pbs

## Meilensteine der Bahngeschichte

**1847:** Als erste Bahnstrecke der Schweiz wird die Spanische Brötlibahn (Baden-Zürich) gebaut

**1882:** Der Gotthardtunnel zwischen Göschenen und Airolo nimmt den Betrieb auf. Der Bau kostet mit Anschluss zum Tunnel und Rollmaterial nach heutigem Wert des Geldes 300 Milliarden Franken

**1898–1906:** Bau des Simplontunnels als längster Eisenbahntunnel der Welt

**1902:** Verstaatlichung der grossen Privatbahnen wegen Finanz- und Sicherheitsproblemen, Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

**1960:** Das Schweizer Bahnnetz ist fast vollständig elektrifiziert

**1968:** Ende des Dampfzeitalters

**1972:** Der «Spinnerclub» stellt an einer Fachtagung die Idee eines Taktfahrplans vor. Die SBB lassen ein Detailprojekt ausarbeiten

**1980:** Der Bahnhof Zürich Flughafen eröffnet

**1982:** Umstellung auf Taktfahrplan

**1987:** Das Schweizervolk sagt Ja zu Bahn 2000

**1990:** Die S-Bahn Zürich nimmt den Betrieb auf

Fortsetzung Seite 5

Fortsetzung von Seite 1

Doch um den heutigen Fahrplan verdichten zu können, mussten die Fahrzeiten zwischen den grossen Städten der Schweiz verkürzt werden, was nur mit baulichen Massnahmen möglich war. Zum Kernstück von Bahn 2000 wurde damit die 45 Kilometer lange Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist. Mit 1,57 Milliarden Franken ist diese Strecke das teuerste und gleichzeitig das politisch umstrittenste Bauwerk von Bahn 2000. Während Jahren sorgte die Linienführung dieser ersten Schweizer Hochgeschwindigkeitsstrecke für Diskussionen. Mit dem Fahrplanwechsel werden die Züge auf dieser Strecke nun mit 160 Stundenkilometern verkehren, später gar mit 200 Stundenkilometern – und kein Bahnhof wird die rasante Fahrt behindern.

### DIE SCHLÜSSELPROJEKTE VON BAHN 2000

Doch erst die anderen Schlüsselprojekte – zweite Doppelspur Zürich-Thalwil, drittes Gleis Genf-Coppet – führte zu den verkürzten Reisezeiten quer durch die Schweiz. Und diese lassen sich sehen: Die Fahrt zwischen Zürich und Bern dauert statt 69 noch 58 Minuten. Basel rückt 12 Minuten näher an Bern (neue Fahrzeit: 55 Minuten) und die Fahrt zwischen Zürich Flughafen und Luzern verringert sich um 13 Minuten. Von Zürich aus ist die Romandie bis zu 26 Minuten schneller erreichbar als heute. Und: Wer von Bern nach Chur fährt, ist 37 Minuten weniger lang unterwegs. Attraktiver wird auch die Verbindung zwischen Bern und Luzern: Dank der neuen Streckenführung über die so genannte «Kriegsschlaufe» sinkt die Reisezeit um 16 Minuten und beträgt neu noch 1 Stun-

de 5 Minuten. Dieses kurze Teilstück wurde 1943 im Auftrag der Armee gebaut und im Rahmen von Bahn 2000 ersetzt. Die Fernverkehrszüge von Bern nach Luzern verkehren damit nicht mehr durch das Emmental und das Entlebuch, sondern über die Neubaustrecke bis Rothrist und biegen dank der Verbindungslinie in die Strecke Olten-Luzern ein. Die Züge müssen in Olten nicht mehr wenden, der Zeitgewinn ist frappant.

Doch die reduzierten Fahrzeiten im schweizerischen Eisenbahnnetz sind nur das eine. Die Zahl der Verbindungen wird ebenfalls stark ausgebaut. Am meisten profitieren jene Regionen, in welchen heute die Verkehrsströme bereits am grössten sind. Im Zentrum steht dabei der integrale Halbstundentakt zwischen Bern, Basel und Zürich. Auch zwischen Genf und Lausanne gibt es neu IC-Verbindungen im Halbstundentakt. Zudem erhält das Berner Oberland ab Basel/Zürich über Bern den durchgehenden Halbstundentakt. Biel wird von Basel aus stündlich mit einem ICN verbunden.

### INFRASTRUKTUR, ROLLMATERIAL

Der grösste Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz hat seinen Preis: Alleine in die Infrastruktur wurden 5,9 Milliarden Franken investiert (siehe Kasten Seite 4). Im Zentrum standen neben den Kernausbauten die «Kriegsschlaufe» Rothrist-Zofingen, Anpassungen im Gütschtunnel, Ausbauten im Bahnhof Zürich, der Adlertunnel sowie mehreren Bahnhofsausbauten (u.a. Aarau, Olten, Basel und Zug).

Gleichzeitig investierten die SBB rund 2,3 Milliarden Franken in neues Rollmaterial. Denn alleine mit der Beschaffung der ICN konnte auf weitere teure Streckenanpassungen verzichtet werden. Beschafft wurden 44 ICN-Kompositionen, 341 IC-Doppelstockwagen sowie 90 IC-Steuernwagen. Für künftige Tempi 200 wurden eine ganze Reihe Wagen umgebaut, darunter etwa 335 Einheitswagen IV (Basisflotte), 54 EC-Wagen sowie eine Reihe Speise- und Servicewagen.

Otto Hostettler



Foto: SBB

Mehr Kapazität dank Streckenausbau: Neuer Doppelspurntunnel auf der Strecke Zürich-Thalwil

## Im Nadelöhr Zürich wird es eng

Nicht nur der Fernverkehr wird mit der 1. Etappe von Bahn 2000 ausgebaut, auch das Angebot im Regionalverkehr wird verbessert. Zürich wird zum grössten und wichtigsten Bahnknoten.



Foto: zlg

Foto: SBB

Der grösste Bahnknoten der Schweiz droht zum Nadelöhr zu werden: Zürich, wichtigste Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.

Zürich als eigentliches Nervenzentrum im Schweizer Schienennetz wird mit der Bahn 2000 zum grössten Knotenpunkt. Mehrere Ausbauten im und um den Hauptbahnhof ermöglichen das erweiterte Zugsangebot. Kundinnen und Kunden profitieren primär vom starken Ausbau des Fernverkehrs, mit teils massiven Zeitersparnissen, zu den anderen grossen Zentren der Schweiz. Für den Wirtschaftsraum Zürich wird nun auch ein grosser Abonnementsverbund geschaffen.

Für den Verkehr in den Kantonen Zürich, Schaffhausen, Schwyz, Zug sowie in Teilgebieten der Kantone Aargau, Thurgau und St. Gallen gilt neu ein einziger Fahrausweis (nur Abonnemente) für sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel in den gewünschten Zonen.

Im Netz der S-Bahn kommt es ebenfalls zu verschiedensten Änderungen und Verbesserungen. Unter anderem wird die S3 neu stündlich bis Aarau geführt. Zwischen Zürich und Dietikon verkehrt sie nun täglich bis 24 Uhr im Halbstundentakt. Auf der S33 (Winterthur-Schaffhausen) verkehren Montag bis Freitag bis 20 Uhr stündlich zwei Züge. Neu eingeführt wird zwischen Zürich HB-Thalwil-Horgen Oberdorf eine neue S-Bahn (S24, Halbstundentakt bis 20 Uhr; Viertelstundentakt zwischen Zürich HB und Thalwil mit S8/S24). Und bei der S14 konnte in letzter Minute eine Einigung mit den SBB erzielt werden (siehe Seite 10).

### AARGAU/OLTEN

Die S 2 Effretikon-Ziegelbrücke verkehrt neu Montag bis

Freitag bis 20 Uhr auf dem Abschnitt Effretikon-Zürich HB-Pfäffikon SZ im Halbstundentakt. In den Flutstunden werden einzelne Züge bis und ab Ziegelbrücke verlängert.

Ein neuer Tarifverbund wird auch in der Region Aargau/Olten eingeführt. Ein einziger Fahrausweis (nur Abonnemente) gilt neu für sämtliche Verkehrsmittel in den gewünschten Zonen. Die im Vorentwurf des Kantons Aargau vorgesehenen Regionalzüge Aarau-Brugg (Aarau ab .03) wurden dank Intervention von Pro Bahn bis Turgi weitergeführt (mit guten Anschlüssen Richtung Koblenz). Auf Fernverkehrshalte Richtung Olten-Biel verzichten muss Lenzburg. Mit verschiedenen anderen Lösungen versuchen die SBB diesen Mangel wettzumachen (siehe Seite 6). ohs

## Editorial

Die Eröffnung des Herzstückes von Bahn 2000 zwischen Mattstetten und Rothrist erfüllt Pro Bahn Schweiz mit Freude. Aber dieses kurzzeitige Erlebnis kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die zukünftigen Bahnperspektiven für die ganze Schweiz mehr als düster sind. Die Denkpause des Bundesrates für den öffentlichen Verkehr wird dem Bahnknoten Zürich einen Kollaps bringen. Das vom Volk mit 82% Jastimmen genehmigte Projekt Durchmesserlinie Zürich mit dem Bahnhof Löwenstrasse soll hinausgeschoben werden. Aber genau diese Durchmesserlinie ist die Basis für die künftigen Angebotserweiterungen und die Behebung von Engpässen. Sie bringt auf der wichtigen West-Ost-Achse des Schweizer Netzes einen neuen und schnellen Durchgang durch Zürich. Auch die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz funktioniert ohne ausgebauten Knoten Zürich nicht. Und im Zürcher Agglomerationsverkehr droht ohne Durchmesserlinie das Chaos. Das Parlament ist gut beraten, diese Betrachtungen zu berücksichtigen, die volkswirtschaftlichen Schäden wären unabsehbar.

Edwin Dutler, Präsident

## Die Verbesserungen im Regionalverkehr

Von den Verbesserungen im Regionalverkehr profitieren praktisch sämtliche Regionen der Schweiz. Ein nachhaltiges Beispiel für die Neukonzeption einer ganzen Region ist die Stadtbahn Zug. In den anderen Landesteilen ist der Ausbau spürbar.



Foto: SBB/Multimedia/Erismann, Gessler

Nach Jahren der Planung endlich für die Kunden da: Auf der Stadtbahn Zug kommen zwölf neue «Flirt»-Niederflurtriebzüge zum Einsatz.

Als wohl bemerkenswerteste Neuerung im schweizerischen Regionalverkehr wird im Dezember die Stadtbahn Zug ihren Betrieb aufnehmen. 1996 initiiert, wird die Stadtbahn Zug mit dem Fahrplanwechsel die gesamte Lebens- und Wirtschaftsregion vernetzen. Die Bevölkerung wird von einer qualitativen und quantitativen Angebotsverbesserung profitieren können. Die Stadtbahn Zug wird auf den bestehenden Gleisen der SBB verkehren, während die Linie 1 von Baar über Zug nach Cham in beiden Richtungen im 15-Minuten-Takt und ab dort zweimal stündlich weiter bis nach Ebikon-Luzern fährt. Wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeiten enden jedoch gewisse Züge bereits in Ebikon anstatt in Luzern. Die Linie 2 führt im Stundentakt von Zug über Oberwil und Walchwil nach Arth-Goldau und Erstfeld.

Für das Projekt wurden insgesamt 67 Mio. Fr. in die Infrastruktur investiert – Bahnhöfe

wurden aufgewertet, neun Haltestellen wurden neu gebaut. Bahn und Bus werden ab Dezember 2004 so miteinander vernetzt, dass Fahrgäste innerhalb von wenigen Minuten zwischen Bus und Stadtbahn, aber auch zwischen Stadtbahn und Interregiozügen und innerhalb der Buslinien umsteigen können. Für die Stadtbahn Zug kommen zwölf neue Niederflurtriebzüge zum Einsatz. Sie setzen in den Bereichen Einstiegs- und Benutzerkomfort neue Massstäbe im Regionalverkehr.

Dank der Angebotsverdichtung, den zusätzlichen Haltestellen, den kurzen Reisezeiten und dem vernetzten Gesamtangebot im öffentlichen Verkehr wird bis ins Jahr 2008 mit einem Nachfragerwachstum von rund 40% im öffentlichen Regionalverkehr auf der Schiene gerechnet.

### REGION LUZERN

Neue Haltestellen und neues Rollmaterial werden auch bei

der S-Bahn Luzern in Betrieb genommen – zudem wird das Angebot verdichtet. Verbesserungen entstehen aber auch mit der neuen, schnelleren Direktverbindung nach Bern über die so genannte «Kriegsschleife» bei Rothrist. Gleichzeitig wird auf der Linie Luzern-Wolhusen-Entlebuch-Schüpfheim-Escholzmatt-Langnau-Konolfingen-Bern bei den Regionalexpresszügen der Stundentakt eingeführt. Zudem wird künftig die

S6 stündlich zwischen Luzern und Trubschachen verkehren. Auf der Brüniglinie werden etappenweise die neuen Regionalfahrzeuge SPATZ eingeführt. Der erste Zug fährt in Luzern nun bereits um 5.37 Uhr (Interlaken an: 7.50 Uhr). Die IR halten neu statt in Sachseln in Alpnach Dorf. Neu verkehren zwischen Luzern und Giswil (S5) meist halbstündliche Verbindungen. Auf der S9 zwischen Luzern und Lenz-

Fortsetzung auf Seite 5

## Mit neuer Technologie die Infrastrukturkosten reduzieren

Mit der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 nimmt ein Grossprojekt seinen Lauf: Das Konzept «Bahn und Bus 2000» wird vom Schweizervolk deutlich gutgeheissen. Mit 5,4 Milliarden Franken (zuzüglich Teuerung) soll das Schweizer Eisenbahnnetz für das 21. Jahrhundert aufgerüstet werden. Doch die Ernüchterung folgte bald. Wäre das Konzept in einem einzigen Schritt umgesetzt worden, wären die Kosten auf 16 Milliarden Franken explodiert. 1994 stimmten die eidgenössischen Räte dem redimensionierten Konzept Bahn 2000 zu, die Idee, alle grossen Städte in die Knoten zur vollen und halben Stunde einzubinden, musste auf das Dreieck Basel-Bern-Zürich reduziert werden. Von den 1987 genehmigten Neubaustrecken wurde nur Mattstetten-Rothrist gebaut, während Muttentz-Olten und Vauderenz-Villars-sur-Glâne nur teilweise ausgebaut wurden. Der Abschnitt Zürich Flughafen-Winterthur wurde zurückgestellt und dank den Intercity-Neigezügen mit ihren höheren Kurvengeschwindigkeiten konnte auf weitere teure Streckenausbauten verzichtet werden.

Die 1. Etappe von Bahn 2000 ist nur ein Teil von mehreren Investitionsvorhaben, die das Schweizer Schienennetz für die kommenden Jahrzehnte rüsten sollen. Die 2. Etappe, die bis im Jahr 2020 abgeschlossen sein soll, befindet sich derzeit in der Startphase der politischen Diskussion. Die Kosten werden zurzeit mit knapp 6 Milliarden Franken veranschlagt. Mit der NEAT (geplante Inbetriebnahme Löttschberg; 2007; Gotthard: 2015) investiert die Schweiz 13,6 Milliarden Franken (Stand 2004). Für den Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sind 1,2 Milliarden Franken geplant, für Lärmsanierungen entlang des Stammnetzes 2,3 Millionen Franken. ohs

Fortsetzung von Seite 4

burg wird der Fahrplan während der Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet. Zudem wird eine neue Haltestelle in Betrieb genommen: Baldegg Kloster.

#### BASEL/NORDWESTSCHWEIZ

Die Nordwestschweiz profitiert durch die verbesserte Anbindung Basels ans Fernverkehrsnetz. So wird zwischen Basel und Bern der IC-Halbstundentakt eingeführt, stündlich hält der Zug zudem in Liestal. Der Interregio Basel-Zürich wird künftig auch in Sissach halten. Ein neues Fahrplankonzept mit integra-

lem Halbstundentakt wird auf der Strecke Basel SBB-Frick/Laufenburg umgesetzt.

Die Anzahl grenzüberschreitender Durchmessertzüge (Frick-Mulhouse-Frick, «lingne vert») sind noch Gegenstand der Planung und waren bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Zwischen Basel SBB und Pratteln erfolgt eine weitere Systematisierung in Richtung Viertelstundentakt (in Kombination mit der S1 und S3). Die Linie S9 (Sissach-Läufelingen-Olten) erhält ganztägig den gleichen Takt mit guten Anschlüssen in Sissach auf die S3 sowie die Schnellzüge Richtung Basel.

Mit der neuen «BlueNite» zwischen Basel und Brugg (Basel SBB ab: 01.45; Brugg ab: 02.45) werden die Nachtangebote der S-Bahn Zürich und der Regio-S-Bahn miteinander verknüpft. In Brugg besteht damit Anschluss nach Aarau und nach/von Zürich. Ein neuer Tarifverbund wird auch in der Region Aargau/Olten eingeführt. Ein Fahrausweis (nur Abonnemente) gilt neu für sämtliche Verkehrsmittel in den gewünschten Zonen.

#### GRAUBÜNDEN RÜCKT NÄHER AN ZÜRICH

In der Ostschweiz wurden die Geleise zwischen Weesen und Mühlehorn vollständig saniert. Gleichzeitig werden im Kerenzerbergtunnel die Fahrleitungen erneuert, damit sie auch für eine Benützung mit höheren Geschwindigkeiten geeignet sind. Wegen der engen Verhältnisse wird ein System mit Stromschienen installiert. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten können auf diesem Streckenabschnitt Geschwindigkeiten bis 160 Stundenkilometer erreicht werden. Auch auf der Stecken Sargans-Landquart wird die Ge-

schwindigkeit auf bis zu 160 Stundenkilometer erhöht. Damit wird zwischen Zürich und Chur eine Fahrzeitreduktion von sieben Minuten erreicht. Mit dem neuen Konzept der Rhätischen Bahn wird sich die Reisezeit von Zürich nach St. Moritz um gut 20 Minuten verkürzen.

Wichtigste Neuerung ist in diesem Gebiet aber die Einfüh-

rung des «Glerner Sprinters», für den sich Pro Bahn stark engagierte. Mit der zweistündlich verkehrenden Direktverbindung zwischen Glarus und Zürich (weniger als eine Stunde Fahrzeit) rückt auch Glarus näher an Zürich. Am Wochenende verkehren am Morgen zwei Züge von Zürich nach Linthal und am Abend von Linthal nach Zürich. ohs

## Meilensteine der Bahngeschichte

Fortsetzung von Seite 2

**1992:** Das Schweizervolk sagt Ja zum Projekt einer neuen Alpentransversale (NEAT)

**1994:** Die eidgenössischen Räte redimensionieren die erste Etappe von Bahn 2000

**1998:** Das Schweizervolk sagt Ja zu Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs

**2001:** Erste Intercity-Neigezüge (ICN) auf der Jura-südfusslinie

**2004:** Die Schweiz sagt Nein zur Avanti-Initiative und zu einem zweiten Gotthard-Strassentunnel

**12.12.2004:** Fahrplanwechsel zu Bahn 2000 (1. Etappe)



Foto: SBB

## Westschweiz, Tessin

In der Romandie kommt es vor allem zwischen Genf und Lausanne zu verschiedenen Angebotsverbesserungen – nicht zuletzt dank des dritten Gleises zwischen Genf und Coppet (siehe Bild). Ausserdem erhält auch die Agglomeration Lausanne einen integralen Tarifverbund. Attraktive Verbindungen wird auch die Region Freiburg erhalten (Romont-Freiburg; Freiburg-Payerne-Yverdon). Zwischen La Chaux-de-Fonds und Biel verkehren neu direkte Züge während des ganzen Tages. Und auf der Strecke Boncourt-Delémont-Biel verkehrt während den Hauptverkehrszeiten ein RegioExpress im Stundentakt. Bei den Verbindungen ins Tessin dürften vor allem Ausflügler profitieren: Die direkten IR-Züge verkehren künftig alternierend von Basel SBB oder von Zürich Hauptbahnhof aus bis Locarno.

#### BRIG-ISELLE DI T.-DOMODOSSOLA

Auf der Strecke Brig-Iselle di T.-Domodossola wird mit dem Fahrplanwechsel ein neues «Mischangebot» eingeführt: Während morgens für Pendler von Domodossola nach Brig weiterhin Regionalzüge mit Halt auf allen Stationen verkehren (abends von Brig nach Domodossola), werden tagsüber Autozüge zwischen Brig und Iselle gleichzeitig Reisewagen mitführen und so den Regionalverkehr sicherstellen. Während dieser Zeit müssen Reisende in Brig den Weg vom Personenbahnhof zur Autoverladerampe zu Fuss zurücklegen und ausserdem in Iselle Richtung Domodossola auf einen Bus wechseln, dessen Fahrzeit länger ist als diejenige der Regionalzüge. ohs

## Lenzburg, das schlechte Beispiel von Bahn 2000

In Lenzburg werden die Schnellzüge künftig nur noch einmal statt zweimal pro Stunde halten. Dieser Entscheid ist für Pro Bahn Schweiz nach wie vor unverständlich. Denn tangiert davon sind Tausende von Pendlern.

Die Streichung der Schnellzugshalte in Lenzburg von zwei auf einen pro Stunde ist – gemessen an der Zahl der betroffenen Reisenden – ein massiver Leistungsabbau. Es ist erstaunlich, dass der direkten Fahrt von Aarau über Biel hinaus der Vorzug gegeben wurde. Die nach dem Autobahnausbau am Baregg auf die Strasse abwandernden Fahrgäste werden sich 2007 kaum zurückgewinnen lassen. Mit dieser Begründung hat sich Pro Bahn Schweiz in ihrer Eingabe gegen die Aufhebung des Haltes der ICN nach Biel in Lenzburg gewehrt. Für die Kunden ist es schwer nachvollziehbar, dass diese zwei Minuten zwischen Zürich und Genf beziehungsweise Lau-

sanne nicht irgendwo einholbar sein sollen.

### UNGENÜGENDER ERSATZ

Der Ersatz durch die neu stündlich bis zwischen Zürich und Aarau verkehrende S3 ist absolut ungenügend. Zwar erhält nun endlich das Limmattal ganztägig eine Verbindung mit dem Raum Lenzburg/Aarau. Ab dem Hauptbahnhof Zürich wird die Reisezeit aber von 18 auf 34 Minuten verlängert. Sicher kein Anreiz für Autofahrer, auf die Bahn umzusteigen. Reisende nach Lenzburg können noch auf den zur halben Stunde verkehrenden Basler Interregio ausweichen, solche nach dem Seetal (Stundentakt)

müssen zwingend die S3 benutzen.

Zudem verliert Lenzburg einerseits die direkten Verbindungen nach Winterthur–St.Gallen und andererseits nach Olten–Biel–Lausanne und Genf. Nach Biel erhöht sich die Reisezeit wegen Umsteigen und einer Wartezeit von 20 Minuten in Aarau trotz Neubaustrasse um 10 Minuten.

Die SBB haben versprochen, dank Streckenausbauten den Halt ab 2007 wieder einzuführen. Ob angesichts der leeren Kassen der öffentlichen Hans und des praktischen Investitionsstopps diese Ausbauten auch tatsächlich erfolgen werden, ist mehr als fraglich.

Gerhard Bohli



Keine Zeit, in Lenzburg zu halten: ICN auf der Jurasüdfusslinie.

## S-Bahn Bern: nächster Halt Bern-Wankdorf

Im Grossraum Bern dürfte die neue Haltestelle Wankdorf eine wichtige Bedeutung erhalten – sowohl für Berufspendler als auch für Besucherinnen und Besucher von Gross- und Sportveranstaltungen.

Eine der wichtigsten Neuerungen der S-Bahn Bern (betrieben durch BLS, Regionalverkehr Mittelland und Regionalverkehr Bern–Solothurn) ist nebst verschiedensten Angebotsverbesserungen die Haltestelle Wankdorf. Neben Berufspendlern, die im Wankdorf arbeiten, bedeutet diese neue Haltestelle auch einen einfacheren Zugang zu Einrichtungen im Freizeitbereich, allen voran das Fussballstadion Wankdorf.

Im Agglomerationsgürtel fährt die Berner S-Bahn mindestens im Halbstundentakt, während der Stosszeiten sogar alle 15 Minuten. Dazu wa-

ren in der Agglomeration Bern mehrere Infrastrukturbauten nötig (verschiedene Doppelspurinseln). Eine der auffälligsten Bauten dürften die verlängerten Perrons im Bahnhof Bern mit der neuen Passerelle (mit Liften und Rolltreppen) sein.

Ausserdem wird durch die Fusion der Tarifverbände Bern («BäreAbi») und Solothurn («FroschAbo») ein grosser integraler Tarifverbund entstehen («Libero»). Integriert wurde nun auch der bisher verbundlose Oberaargau. Kundinnen und Kunden werden damit für die gesamte Region Bern/Solothurn nur noch

ein einziges Billett für sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel benötigen. Neben den Verbesserungen lassen sich einige Verschlechterungen nicht vermeiden.

### BERNER OBERLAND

Auf der Strecke Bern–Thun–Spiez (–Interlaken Ost) werden die Züge künftig durchgehend im Halbstundentakt verkehren – mit ziemlich guten Anschlüssen in Interlaken Ost (Brüniglinie, Berner Oberlandbahn BOB). Auf der Brünigstrecke zwischen Interlaken Ost und Meiringen verkehren neu stündlich

che Regionalzüge (Montag bis Freitag).

### JURASÜDFUSS

Biel wird neben dem ICN-Halbstundentakt nach Zürich und den guten Verbindungen in die Westschweiz auch über einen Halbstundentakt nach Delémont (zu den Hauptverkehrszeiten) verfügen. Die durchgehenden Regionalzüge Biel–Solothurn–Olten verkehren wieder wie früher: ohne Aufenthalt in Solothurn. Hier mussten die Regionalzüge bisher ein Überholmanöver von Güterzügen abwarten.

## Mattstetten, ein Dorf ohne Bahnhof

Ein grosser Teil der Schweizer Bevölkerung wird künftig von massiv besseren ÖV-Verbindungen profitieren. Doch es gibt auch Verschlechterungen – ausgerechnet für das Dorf Mattstetten, aber auch für andere.

Der Name Mattstetten wurde im Projekt Bahn 2000 Programm: Dank der Neubausstrecke Mattstetten–Rothrist werden die Fahrzeiten so verkürzt, dass das neue System des Taktfahrplans überhaupt erst möglich wird. Doch ausgerechnet das Dorf Mattstetten verliert mit dem Fahrplanwechsel den Anschluss an die Bahn. Die S4 der Berner S-Bahn wird künftig in Mattstetten vorbeifahren – die Haltestelle wird aufgehoben. Grund: zu wenig Kunden.

Neu wird Mattstetten mit einer Busverbindung von Schönbühl her per Halbstundentakt erschlossen. Doch die Reise von Bern nach Mattstetten dauert ab Fahrplanwechsel erheblich länger: Die Fahrzeit steigt von 11 Minuten auf 23 bis 38 Minuten. Ähnlich ist es mit der Verbindung von Burgdorf nach Mattstetten: Statt 8 Minuten dauert die Fahrt neu 28 bis 49 Minuten!

Verschlechterungen gibt es auch für jene Passagiere, die mit der S2 von Schwarzenburg nach Bern fahren: Die Anschlüsse an den Fernverkehr werden deutlich schlechter, Umsteigezeiten von rund 30 Minuten werden in Bern zur Regel.

Ein weiterer Kritikpunkt sind die wegfallenden Verbindungen von Rosshäusern und Riedbach (Linie Bern–Neuenburg) Richtung Westen. Bahnreisende ab diesen beiden Stationen müssen zuerst mit der S44 in die falsche Richtung fahren, um anschliessend in Bümpliz Nord auf den Regionalexpress zu wechseln. Dieser verkehrt ohne Halt zwischen Bümpliz und Gümmenen.

### DELÉMONT

Von Delémont nach Biel verkehrt der letzte Zug zudem neu schon um 22.42 Uhr statt wie bisher erst um 23.02. Dies, weil der letzte Zug ab Basel (Basel SBB ab 23.05 Uhr) nur noch bis Delémont verkehrt und die Kompositionen am Folgetag für den ersten Zug Delémont–Genf verwendet werden.

### GRENCHEN SÜD

Auf einen attraktiven Halt muss auch Grenchen verzichten: Grenchen Süd verfügt zwar nach wie vor über einen ICN-Halt (Linie Konstanz–Zürich–Biel), kann aber von der Verbindung St. Gallen–Zürich–Biel–Westschweiz nicht profitieren. Diese Züge verkehren ohne Halte in Grenchen Süd (und Oensingen). Immerhin verfügt Grenchen nach wie vor über eine Direktverbindung in die Westschweiz, allerdings von Grenchen Nord aus (Basel–Biel–Westschweiz). Zudem werden neu zwischen Solothurn und Grenchen zu den Hauptverkehrszeiten am Abend drei RegioExpress eingesetzt. (mit Halt in Selzach).

### ST. GALLEN

Verschlechterungen gibt es aber auch in der Ostschweiz: So entfällt etwa der erste Zug zwischen St. Gallen und Zürich (St. Gallen ab: 4.36 Uhr). Die SBB begründen diese Streichung mit der fehlenden Nachfrage. Neu verkehrt der erste Zug ab St. Gallen Richtung Zürich–Bern–Genf um 5.11 Uhr.

### CHIASSO

Im Tessin fällt vor allem auf, dass Chiasso kein stündlicher Halt der Fernverkehrszüge mehr aufweist. Die Cisalpino-Neigezüge halten in Chiasso nicht und die Interregio aus der Deutschschweiz verkehren neu von Bellinzona weiter nach Locarno. Immerhin besteht zwischen Chiasso und Bellinzona ein Halbstundentakt des Regionalverkehrs. Begründet wird die Änderung mit den geringen Verkehrsströmen zwischen Chiasso und der Deutschschweiz. Mit der neuen Konzeption des Zugsverkehrs im Tessin (TILO) verlieren eine ganze Reihe kleinerer Ortschaften eine direkte Verbindung in die Deutschschweiz und müssen Umsteigezeiten in Bellinzona oder Lugano in Kauf nehmen.

### YVERDON

In der Westschweiz sind es vor allem schlechtere Anschlüsse in Yverdon, die sich nachteilig für Reisende auswirken. So besteht kein Anschluss mehr für Reisende, die vom Regionalzug Freiburg–Payerne in Yverdon auf den IR nach Lausanne umsteigen wollen. Zudem wird zwischen Palézieux und Romont ein gemischtes Angebotskonzept Bahn/Bus eingeführt. Dies allerdings auf Wunsch der Besteller. Sehr schlecht ist gemäss Fahrplanentwurf auch die Lage der Regionalzüge von Neuenburg nach Gorgier–St-Aubin. Weder warten sie in Neuenburg den Anschluss von Biel ab, noch bieten sie Anschluss an den Bus ab Gorgier nach Yverdon. *Otto Hostettler*

## Fusion in Bern geplatzt

Die erst vor wenigen Monaten aufgegleiste Fusion zwischen Bernmobil, dem Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) und Postauto Bern ist geplatzt. Die Berner Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin Barbara Egger machte die Gewerkschaften mit ihren Forderungen für das Scheitern der Zusammenarbeit verantwortlich. Als Problem zeigte sich die rechtlich verworrene Situation der drei Gesellschaften. Jede Änderung der Rechtsform von Bernmobil etwa hätte in der Stadt Bern eine Volksabstimmung zur Folge. Hinter den Kulissen hatte sich aber nicht Bernmobil gegen eine Fusion gestraubt, sondern der RBS. *ohs*

### «BAMBUS» – NEUER VERBUND AM BODENSEE

Kreuzlingen und das benachbarte Konstanz auf deutscher Seite setzen verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel. Mit dem Fahrplanwechsel startet der neue Verkehrsverbund «Bambus» (Bahn mit Bus) mit einem stark erweiterten und verdichteten Angebot. Partner sind die Stadtwerke Konstanz mit dem «roten Arnold», der Stadtbus Kreuzlingen mit der Betreiberin Eurobus, PostAuto inklusive Rufbus PubliCar/NachtBus sowie die Bahnunternehmungen Thurbo und SBB. Ziel ist, möglichst viele Einwohner, Einkaufsgäste und Pendler zum Umsteigen auf den ÖV zu animieren. *pd*

# Änderungen beim Voralpen-Express

Ausgerechnet zeitgleich mit dem landesweiten Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr werden die Verbindungen vom Bodensee in die Innerschweiz teilweise schlechter.

Bekannt unter dem Namen Voralpen-Express verkehren seit geraumer Zeit direkte Züge vom Bodensee nach Luzern. Der Fahrplanwechsel ändert daran zwar nichts, dafür treten mit diversen Verbesserungen möglicherweise auch gleich verschiedene Verschlechterungen in Kraft:

- Auf Grund unglücklicher Kreuzungsverlegung kurz vor Luzern verlängert sich unter Umständen die Fahrzeit vom Bodensee nach Luzern um bis zu acht Minuten. Beim «Voralpen-Express» arbeitet man derzeit noch daran, diesen Mangel zu beheben.

- Der alternierende Halt in Sattel-Aegeri und Rothenthurm fällt weg – auch um auf der gesamten Strecke Zeit zu gewinnen.

- Ebenso wird der zweistündige Halt in Schindellegi-F. und Samstagern aufgehoben

Samstagern fällt damit neu als Schnellzugsbahnhof weg, doch wird so die Merkbarkeit des Fahrplans grösser, hingegen gehen Anschlussmöglichkeiten verloren.

- Der schlanke Anschluss in Biberbrugg von Einsiedeln Richtung Ostschweiz fällt weg; die Wartezeit auf den Anschluss beträgt fast 15 Minuten. Dies ist übrigens eine direkte Folge der Sparübungen des Kantons Schwyz, der nur noch die schlanken Anschlüsse nach Luzern bestellt. Dafür wird auf der Strecke ein «Shuttle» eingespart.

### BESSERER FAHRPLAN

Immerhin, es gibt sie auch, die Verbesserungen: Die Züge des Voralpen-Express fahren ab dem Fahrplanwechsel immer genau zur selben Zeit mit den genau gleichen Halteorten. Gleichzeitig beginnt die SOB mit der Abschaffung des

Regionalverkehrs zwischen Arth-Goldau und Biberbrugg. Neu verkehrt noch alle zwei Stunden ein Zug, die Löcher füllt dafür ein Bus aus, der bis Sattel fährt. Die bereits bestehende Buslinie der Auto AG Schwyz (AAGS) von Schwyz nach Rothenthurm wird ebenfalls ausgebaut und bis nach Biberbrugg verlängert. Das Bussystem hat aber zur Folge, dass schon bald je nach Uhrzeit drei Mal umsteigen muss, wer von Luzern nach Rothenthurm fahren möchte.

Trotz der teils zwiespältigen Veränderungen bleibt der Voralpen-Express in seiner Funktion als Zubringer zur Gotthardbahn und als umsteigefreie Verbindung zwischen dem Bodensee und der Zentralschweiz attraktiv. Wünschbar wäre, dass er in Zukunft mit diverser Ausbauprojekte (Doppelspur über den Seedamm und im Toggenburg, Bahnhofumbau Uznach) nicht langsamer wird. René Dürig



Foto: SBB

## Übelkeit im ICN: Studie

Nicht allen bekommt die Reise im Neigezug auf der Jurasüdfusslinie gut: Immer wieder beklagen sich Reisende über Übelkeit. Jetzt wollen die SBB mit einer Studie dem Phänomen auf den Grund gehen. In der lokalen Presse erschienen Inserate eines Marktforschungsinstituts, in welchen Betroffene aufgerufen wurden, sich zu melden. In 50 Interviews soll geklärt werden, ob eher Männer, Frauen oder Kinder betroffen sind und welche technischen Massnahmen Abhilfe schaffen könnten, liessen die SBB verlauten. ohs

### DIE SBB LANCIEREN EINE «ENKELKARTE»

Die SBB planen, mit dem Fahrplanwechsel im Dezember eine «Enkelkarte» zu lancieren. Die Karte, mit der Grosseltern ihre Enkelkinder zu einer unbeschränkten Zahl von Bahn-, Bus- und Schifffahrten mitnehmen können, soll 60 Franken pro Jahr kosten, wie die SBB bekannt gaben. Wer heute ein Kind auf eine Bahnfahrt mitnehmen will, kann für 15 Franken eine Kindertageskarte kaufen – vorausgesetzt, er oder sie besitzt ein Halbtax- oder ein Generalabonnement. ohs



Foto: Voralpen-Express

Attraktive Verbindung zwischen dem Bodensee und Luzern: Doch mit dem Fahrplanwechsel dauert die Fahrt länger als heute.



## Basel SBB: Ausbau auf der Zielgeraden

Das Ausbauprojekt im und um den Basler Bahnhof steht vor dem Abschluss. Nach einer Planungs- und Bauzeit von über 20 Jahren ist der Bahnhof Basel SBB zum Durchgangsbahnhof geworden – und ist für die Bahn 2000 gerüstet.

In den 80er-Jahren unter dem Titel «Masterplan» begonnen und später als «Euroville» weitergeführt, sollte eine erhebliche Aufwertung des Bahnhofes Basel SBB und seiner Umgebung als Verkehrs-drehscheibe und Dienstleistungszentrum bringen. Zudem war durch die Errichtung von Bürogebäuden der Umnutzungsdruck auf die umliegenden Wohnquartiere aufzuheben. Private und öffentliche Bau-träger (BLT, BVB, SBB und beide Basler Kantone) sollten gemeinsam ihre Absichten koordinieren. Ausgangspunkt der grossen Pläne, denen zu Beginn mit viel



Foto: SBB

Bei den Reisenden beliebt: Passerelle mit der «Galerie Marchande» im umgebauten Bahnhof Basel SBB.

### Langsamer nach Bern

Die Strecke Zürich–Bern wird nicht für alle schneller: Nationalratspräsident Max Binder (SVP) strahlte nach der Jungfernfahrt auf der Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten und lobte diese Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Etwas weniger wird er strahlen, wenn er feststellen muss, dass er künftig für die Fahrt von Illnau nach Bern statt wie bisher 1 Std. 40 Minuten neu 1 Std. 55 Minuten benötigt. In der gleichen Lage befinden sich seine Kollegen aus dem Knonaueramt: Die Fahrt von Affoltern a. A. nach Bern dauert statt 75 neu 92 Minuten. Die Planer des Bahn-2000-Fahrplans haben offenbar die Anschlüsse der S-Bahn Zürich nicht beachtet. gb

Skepsis begegnet wurde, war der Ersatz des völlig veralteten Lokomotivdepots durch einen vom Büro Herzog & de Meuron geplanten Neubau. Das dadurch frei gewordene Land wird neu mit Bürobauten genutzt. Durch alle Bau-träger wurden im und um den Bahnhofperimeter insgesamt etwa zwei Milliarden Franken investiert.

#### PASSERELLE

Wichtigstes Element der Bauten und für die Bahnbenutzer zentral, sind die neue Bahnhofspasserelle sowie die erhöhten und verlängerten Perrons. Die Passerelle wurde im Rahmen eines Wettbewerbes durch die Büros Cruz y Ortiz (Sevilla) und Giraudi und Wettstein (Lugano) geplant. Die Eröffnung erfolgte im August 2003. Die Passerelle verfügt über eine «Galerie Marchande», sie ist beim Publi-

kum beliebt und hat die Zeit der Katakomben im Bahnhof Basel SBB endlich beendet. Das Bauwerk nimmt Rücksicht auf das denkmalgeschützte, bald 100-jährige Centralbahngelände. Die Anbindung der BLT-Tramlinien 10 und 11 an den Bahnhof SBB hat sich zudem als Erfolg erwiesen.

Für das Publikum weniger sichtbar, für den Bahnbetrieb aber bedeutend, ist die bahntechnische Aufrüstung in Basel SBB und der ganzen Nordwestschweiz. Durch die Modernisierung der Anlagen wird eine beträchtliche Leistungssteigerung erzielt. Und: Basel SBB ist zum Durchgangsbahnhof geworden. Jetzt kann von den Geleisen 4 bis 12 direkt und signalgesichert Richtung Elsass ein- und ausgefahren werden, was für die Linie der Regio S-Bahn in Richtung Mülhausen wichtig ist. Die künftige Bedeutung des Durchgangsbahnhofes wurde

kürzlich durch die Probefahrten des französischen TGV gezeigt. In wenigen Jahren soll dieser viermal im Tag ab Basel SBB von und nach Paris verkehren. Zum grossen Fahrplanwechsel im Dezember wird Basel also gerüstet sein.

#### PROJEKTE DER ZUKUNFT

In den kommenden Jahren bleibt aber noch vieles zu tun: Ausbau Regio-S-Bahn, Direktanbindung der Wiesentallinie, zweite Bahnbrücke über den Rhein, Doppelspurinseln im Laufental, Umnutzung Elsässerbahnhof (Basel SNCF), Basel SBB mit neuem Perron 8 und den Gleisen 16/17, Nachbessern Fahrplan per 2007. Noch völlig offen ist, wie man mit den künftigen Kapazitätsengpässen im Ergolzthal umgehen will, denn der Zeitpunkt des Baus des Wiesenberg-tunnels ist nicht absehbar.

Willi Rehmann

## Zürcher S14 – eine Geschichte mit Happyend

Lange Zeit sah es schlecht aus für die S14 zwischen Zürich HB, Oerlikon und Hinwil. Mit dem Fahrplanwechsel wären nach der ursprünglichen Planung der SBB die wichtigen Anschlüsse zu den Schnellzügen ab dem Hauptbahnhof Zürich verloren gegangen. Dank Pro Bahn Schweiz konnte in letzter Minute doch noch eine Lösung gefunden werden. Ein Musterbeispiel.

Die S14, die von Zürich HB via Oerlikon–Uster nach Hinwil verkehrt, ist für die Gemeinden zwischen Wallisellen und Uster die wichtige Anschlussverbindung zu den Schnellzügen ab Zürich HB. 2002 vernimmt der Vertreter von Pro Bahn Schweiz zufällig, dass ab Dezember 2004 die Züge ab Zürich künftig um 3 Minuten früher abfahren und auf der anderen Seite in Zürich auch fünf Minuten später eintreffen sollen. Dadurch würden eine ganze Reihe wichtiger Anschlüsse verloren gehen. Zudem muss diese Fahrzeit auf der Strecke verlangsamt werden. Denn mit der bestehenden Einspur könnten die

Fahrzeiten zwischen Uster und Wetzikon praktisch nicht geändert werden.

An der Regionalen Verkehrskonferenz im Frühjahr 2002 weicht der Vertreter der SBB einer entsprechenden Anfrage aus und erklärt, Abklärungen treffen zu wollen. Diese bestätigten, dass die SBB tatsächlich eine solche Änderung vorsehen. Was darauf folgt, ist ein intensives Engagement von Pro Bahn Schweiz (PBS), das geradezu musterhaft aufzeigt, wie sich die fehlende Kommunikation zwischen der Bahn und den Kunden (fast) fatal ausgewirkt hätte.

**Herbst 2002:** Die SBB stellen ihr Konzept der S14 den Gemeinden vor. Auf Antrag des Vertreters von Pro Bahn Schweiz wird es einstimmig zurückgewiesen mit dem Auftrag, bis zur nächsten Konferenz eine bessere Lösung zu präsentieren,

**Frühjahr 2003:** Die SBB schlagen vor, die S14 ohne Halt in Wipkingen verkehren zu lassen und dafür in Zürich alle Anschlüsse herzustellen. Dieser Vorschlag wird von den Gemeindevertretern einstimmig gutgeheissen.

**Herbst 2003:** Die SBB präsentieren diesen Vorschlag nochmals.

**Februar 2004:** Im Entwurf des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ist ebenfalls die Fahrordnung mit Durchfahrt in Wipkingen enthalten. Eine Bemerkung im Einlageblatt weist daraufhin, dass dieser Fahrplan noch nicht definitiv sei. Eine Rückfrage beim ZVV ergibt, dass die darin vorgesehenen Fahrzeiten von den SBB als nicht einhaltbar be-

funden worden seien. Im Entwurf der SBB, der nach Ablauf der Eingabefrist für die Gemeinden erscheint, wird deshalb wieder die Abfahrt in Zürich zur Minute 05 und 35 mit Halt in Wipkingen und Ankunft zur Minute 25 und 55 vorgesehen. Zudem ist in Oerlikon ein Halt von 5 Minuten eingeplant. Die Gemeinden Schwerzenbach, Volketswil und Greifensee (durch Pro Bahn Schweiz vorgewarnt) sowie Pro Bahn Schweiz verlangen in ihren Eingaben, dass die im ZVV-Entwurf vorgesehenen Fahrzeiten anzuwenden seien.

**7. Mai 2004:** Eine Delegation von PBS diskutiert mit Vertretern der SBB-Direktion Personenverkehr in Bern ihre Wünsche zum Fahrplan Bahn 2000. Bei der S14 behauptet der Vertreter des Regionalverkehrs, diese Fahrordnung entspreche dem Wunsch des Kantons.

Auf die Gegenwehr der Delegierten von PBS erklärt er nur, von einem Aufenthalt von 5 Minuten in Oerlikon nichts zu wissen! Zum Glück erkennt der Delegationsleiter der SBB das Problem und ruft sofort den Leiter Regionalverkehr SBB in Zürich an.

**10. Mai 2004:** Eine Delegation von PBS trifft sich mit einer Vertretung des Regionalverkehrs SBB in Zürich. Leider zeigen diese aber keine Verhandlungsbereitschaft, sondern wiederholen ihre alten Argumente

**12. Mai 2004:** An der Regionalen Verkehrskonferenz plädiert der Vertreter von PBS, unterstützt durch Gemeindedelegierte, nochmals für eine Lösung ohne 5-Minu-

ten-Halt in Oerlikon. Die Vertreter der SBB erklären, diese Argumente notiert zu haben, am vorliegenden Fahrplan werde aber nichts mehr geändert. Daraufhin beschliessen die Delegierten (auf Antrag des Vertreters von PBS und unterstützt vom ZVV), sich direkt an SBB-Chef Benedikt Weibel zu wenden.

**24. Mai 2004:** Ein gemeinsamer Brief, unterzeichnet von der Stadtpräsidentin von Uster, dem Stadtpräsidenten von Dübendorf und den Gemeindepräsidenten von Greifensee, Fällanden, Schwerzenbach und Wallisellen wird an Bahnchef Benedikt Weibel gesandt.

**14. Juni 2004:** Die Gemeinde Greifensee erhält eine wenig aussagende Antwort von CEO Benedikt Weibel. Die übrigen Gemeinden, welche die Eingabe mitunterzeichnet haben, werden durch die SBB nicht bedient.

**23. Juni 2004:** Nach Rücksprache mit Pro Bahn Schweiz richtet die Gemeinde Greifensee ein Wiedererwägungsgesuch an Weibel.

**30. Juni 2004:** Die Geschäftsleitung von Pro Bahn Schweiz richtet ebenfalls ein Gesuch um Änderung der Fahrpläne der S14 an Weibel.

**22. Juli 2004:** Aus der obersten Etage der SBB antwortet man Pro Bahn: Das Gesuch wird weitgehend erfüllt. In einer ersten Phase werden die Abfahrten in Zürich auf Minute 08 und 42 festgelegt. Zu einem späteren Zeitpunkt soll wieder der integrale Halbstundentakt (Zürich ab 12 und 42) eingeführt werden.

Ende gut, (fast) alles gut!  
Gerhard Bohli



Foto: SBB

Einlenken in letzter Minute: Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung.

# Neubaustrecke Bahn 2000. Das Fest. 23. Oktober 2004



Feiern Sie mit uns das Herzstück der Bahn 2000 – die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und die Ausbaustrecke Solothurn–Wanzwil. Mit exklusiven Premierenfahrten und einem rauschenden Fest auf dem SBB-Gelände in Olten und im Bahnhof Bern.

**Premiere!** Exklusive Schnupperfahrten auf der Neubaustrecke von Olten nach Bern sowie auf der Neubau- und Ausbaustrecke von Olten nach Solothurn – oder umgekehrt. Rückfahrt über die Stammstrecke inbegriffen.

Ab dem 1. Oktober 2004 können Sie am Bahnschalter oder über das Internet ([www.sbb.ch/bahn2000](http://www.sbb.ch/bahn2000)) Billette für die Schnupperrundfahrten beziehen. Reservation obligatorisch.

#### **Highlights auf dem Festplatz Olten:**

(Detailprogramm unter [www.sbb.ch/bahn2000](http://www.sbb.ch/bahn2000))

#### **SBB Cargo – modern und international**

- SBB-Cargo-Erlebnispark mit Güterzug und 500-m-Wettbewerb
- SBB- Cargo-Expo-Bar
- SBB-Cargo-Lokausstellung
- Führerstandsfahrten
- Werkstatttrundgang
- Raclette-Stübli und Restaurants «Köln» und «Milano»
- Cargo-Domino-Livevorführung

#### **SBB-Schulinfo**

- SBB-Schulzug

#### **SBB Historic**

- Bistro Historic
- Ausstellung historisches Rollmaterial
- Spezialfahrten mit historischer Lok Re 4/4 I 10001 über die alte Hauensteinlinie

#### **SBB Infrastruktur – mit Sicherheit innovativ**

- Bühne mit Live-Musik
- «Arbeitspferde der SBB» – modernste Triebfahrzeuge der Baudienste
- Bewegung durch Energie
- Filmpremiere
- Rottenwagen mit kulinarischen Leckerbissen
- Zukunftsprojekte
- Netzdesign und Projektmanagement
- Bahnwelt für Kinder und Fans
- Bauen und Unterhalt

#### **SBB Personenverkehr – mehr Zug für die Schweiz**

- Freizeitbahnhof
- längstes rollendes Theaterspektakel der SBB
- Jugendbahnhof

Gratis-Zubringerfahrten Olten Bahnhof zum Festgelände mit Bus und Bahn von 8 bis 18 Uhr.

#### **Auch im Bahnhof Bern wird beste Unterhaltung geboten**

- multimediale Ausstellung Bahn 2000 – Geschichte, Hintergründe, Politik und Kundennutzen
- Treffpunkt RailCity – abwechslungsreiches Unterhaltungsprogramm mit Highlights wie Sandee, Scream, Hop o'my thumb, Tomazobi, Styling- und Modeschauen und vielem mehr.

## Basler S-Bahn: Braucht es ein «Herzstück»?

**Braucht die Regio-S-Bahn der Region Basel einen Innertadtunnel? Das Fazit einer Studie: Eine Verbindung ist möglich, sinnvoll und nützlich.**

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und die SBB bestellten eine Zweckmässigkeitsstudie zu einem Innertadtunnel als «Herzstück» der Regio-S-Bahn. Die Resultate der Studie wurden im Sommer publiziert und zeigen, dass eine neue Verbindung möglich, sinnvoll und nützlich wäre. Die neue Strecke würde den Bahnhof Basel SBB mit dem Badischen Bahnhof – unter der Innenstadt und dem Rhein hindurch – verbinden.

Zur Diskussion stehen eine «Variante Nord» (Bad. Bahnhof–Wiesenplatz–Hünninger Zoll–Bahnhof St. Johann) mit einer neuen Rheinüber-

querung und eine «Variante Mitte» mit einer direkten Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB. Sowohl in Gross- als auch im Kleinbasel würde je eine Haltestelle eingerichtet. Es wäre damit möglich, sämtliche Äste der Regio-S-Bahn zu Durchmesserlinien zu verknüpfen. Die von den beiden Basel und den SBB eingesetzten Experten favorisieren die «Variante Mitte».

In Basel wären zwei im Bergbau (mit Tunnelbohrmaschinen) zu erstellende Einspurtunnels geplant. Der Bau würde also weitgehend unterirdisch, ohne Beeinträchtigung der Bevölkerung, ausgeführt. Die strategische Absicht mit einem Zeithorizont von 25 bis 30 Jahren soll nun bis Herbst 2004 in die politische Mitwirkungsphase treten. In den kommenden zwei Jahren will man die kantonalen Richtpläne anpassen, damit die oberirdischen Trassen und Tunnelrampen freigehalten werden.

### KRITIK DER VERBÄNDE

Inzwischen übt eine breit abgestützte Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus mehreren Fachverbänden der Schweiz (Planer, Architekten, Ingenieure), sowohl an der «Variante Mitte» als auch an der «Variante Nord» Kritik. Diese Fachverbände haben eine eigene Variante ausgearbeitet und ihre Idee mit einer Studie mit dem Titel «Vision S-Bahn Basel–Mulhouse–Freiburg» lanciert. Diese Variante beruht auf der Idee einer eigentlichen Ringbahn um Basel und sollte die Kapazitätsengpässe am Bahnhof SBB

entlasten. Die Strecke, auf der sowohl Normal- als auch S-Bahn verkehren sollten, würde weitgehend der «Variante Nord» folgen. Fernverkehrszüge könnten damit entweder tangential, als Teil- oder als Vollkreis geführt werden. Spitzkehren würden überflüssig. Damit könnte die neue Bahn laut den Planern nicht nur Passagiere aus der Region in die City befördern, sondern auch noch Impulse für die Stadtentwicklung geben. Denn ein sinnvolles S-Bahn-Netz müsse gleichzeitig der Arbeitsmarktentwicklung folgen und den Knoten Basel lösen.

Die Planer der Fachverbände kritisieren, dass die «Variante Mitte» ausser einigen Haltestellen in der City Basel wenig bringe. So gesehen sei eine «Basler-Metro» für 1,2 Milliarden Franken zu teuer. Die von den beiden Basel und den SBB beauftragten Experten haben offenbar die Idee einer Ringbahn ebenfalls geprüft, sie aber wegen den zu bewältigenden Steigungen, die für Fernverkehrszüge nicht erlaubt seien, wieder verworfen.

Auch wenn die konkrete Linienführung noch nicht endgültig geklärt ist, die Vision «Herzstück» ist eine langfristige Perspektive für die Regio-S-Bahn; Stillstand wäre Rückschritt. Pro Bahn Nordwestschweiz hält aber fest, dass die bereits geplanten, vielfältigen Massnahmen im öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren konsequent umgesetzt und die Regio-S-Bahn Basel Schritt für Schritt ausgebaut wird. **WR**

**Weitere Informationen:**  
[www.herzstueck-basel.ch](http://www.herzstueck-basel.ch)



Foto: SBB

## Chipkarte statt Stempelkarte

Die Verkehrsbetriebe Biel (VB) gehen neue Wege: Mit der Einführung einer neuen Generation von Billettautomaten setzen die VB technologisch einen neuen Massstab: Die Zukunft gehört der Chipkarte, die klassische Mehrfahrten-Stempelkarte verschwindet. Busbenützer werden in wenigen Monaten mit einer Chipkarte bezahlen können (Smartcard), wobei Bargeldzahlung nach wie vor möglich ist. Steigen sie in einen Bus ein, ziehen sie im Fahrzeug die Karte über das Entwertungsgerät und der Betrag wird für die gewünschte Strecke vom Saldo auf der Karte abgebucht (Einzelfahrten/Mehrfahrtenkarten). Bedient werden die Geräte über einen Bildschirm (Touchscreen). An Verkaufsstellen oder an Automaten können die Chipkarten wieder aufgeladen werden. Mit den neuen Automaten, die vom deutschen Apparatebauer Krauth stammen und in der Schweiz von der Bill GmbH installiert werden, gehört Biel zu den Innovativsten der Branche. Ein ähnliches System ist in Lausanne und Chur in Betrieb und auch in Thun und Luzern arbeitet man am technologischen Generationenwechsel. **ohs**

## VBZ wollen Konzession

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) forcieren die Arbeiten am Tramprojekt in den Westen der Stadt. Dazu haben sie beim eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch für eine Infrastrukturkonzession eingereicht. Das Tram Zürich West umfasst einen 3 Kilometer langen, neuen Streckenabschnitt vom Escher-Wyss-Platz via Hardstrasse, Pflingstweidstrasse und Aargauerstrasse bis zur Wendeschleife auf der Nordseite des Bahnhofs Altstetten. Die VBZ wollen Anfang 2005 das Auflageprojekt mit dem Umweltverträglichkeitsbericht zur Plangenehmigung beim Bundesamt für Verkehr einreichen. **ohs**

## Achtung: Anschluss nicht verpassen

Wenn die Schweiz als Wirtschaftsstandort punkto Mobilität den Anschluss an Europa nicht verpassen und in den nächsten Jahrzehnten nicht im Strassenverkehr-Kollaps oder im völlig überlasteten Bahnhof Zürich versinken will, gibt es nur eines: die 2. Etappe von Bahn 2000.

Zugegeben, die SBB haben mit dem Abschluss der Bauarbeiten zwischen Mattstetten und Rothrist, dem Herzstück der Bahn 2000, ihre Hausaufgaben erfüllt und das ihr zur Verfügung gestellte Geld sinnvoll investiert. Ein grosser Teil der täglichen Bahnbenutzerinnen und -benutzer kann sich über verbesserte und schnellere Verbindungen freuen. Dies wurde auf dem am dichtesten ausgelasteten Netz von Europa realisiert, und zwar in einer äusserst guten Qualität.

Aber blenden wir zurück: 1985 wurde das Konzept Bahn 2000 erstmals von einer politischen Behörde verabschiedet, aus Kostengründen wurde leider vom eidgenössischen Parlament 1994 eine Etappierung beschlossen. Allein mit dem Projekt Bahn 2000, welches nach der Etappierung nur noch mit einem Rahmenkredit von 7,4 Milliarden Franken dotiert wurde, werden nun 50 Prozent mehr Zugskilometer angeboten. Und auch der laufend ansteigende Güterverkehr verlangt zu Recht über qualitativ gute Trassen, um die Kunden pünktlich und zuverlässig bedienen zu können. Dies ist nur möglich dank modernster Technik und einem Taktfahrplan, dessen Grundstruktur auf das Jahr 1982 zurückgeht und der für Bahn 2000 weiterentwickelt, verdichtet und perfektioniert wurde.

### TROTZ AUSBAU IST DAS NETZ AM LIMIT

Aber bei realistischer Betrachtung der Verkehrsströme in der Schweiz zeigt es sich, dass

die Infrastruktur des Bahnnetzes Schweiz am absoluten Limit ist. Auf den noch zu erstellenden Neubaustrecken (Wiesenbergtunnel, Neubaustrecke Zürich–Winterthur, zweiter Heitersbergtunnel sowie Durchmesserlinie Zürich mit dem Bahnhof Löwenstrasse) sollten bereits morgen die Baumaschinen auffahren, damit die von der Wirtschaft geforderte Mobilität nicht im Kollaps erstickt. Grossfirmen optimieren die Arbeitsplätze durch Auslagerungen an Standorte im «goldenen Dreieck», Arbeitswege von bis zu zwei Stunden sind wie den USA bald unumgänglich, die Züge der SBB werden dereinst zu fahrbaren Büros und Sitzungszimmern umfunktioni- niert.

Dies ist tatsächlich möglich, doch dafür braucht es die 2. Etappe von Bahn 2000. Und zwar dringend. Aber für dieses Projekt finden sich zurzeit keine Göttis, im Gegenteil, nach den unsinnigen Spar- und Steuersenkungsprogrammen bei Bund und Kantonen fehlt jetzt natürlich das Geld. Die Folge: Der Bundesrat und ein Teil des Parlaments sprechen von Marschhalt und von Gesamtschau. Am liebsten würde man alle Projekte des öffentlichen Verkehrs auf die lange Bank schieben oder noch lieber ganz streichen.

Dass man auch das vom Volk mit einem Jastimmenanteil von 82 Prozent genehmigte Projekt Durchmesserlinie Zürich mit dem Bahnhof Löwenstrasse auf einmal nicht mehr termingerecht realisieren will, zeigt erschreckend, wie sich das Volk und die Regierung in der Verkehrspolitik



Foto: SBB

Volle Strassen, enge Fahrpläne: Dem Verkehrsknoten Zürich droht ohne neuen Bahnhof Löwenstrasse der Kollaps.

entfremdet haben. Avanti lässt grüssen! Aber es ist sonnenklar: Dem Bahnknoten Zürich droht der Kollaps. Das Herzstück des Schweizer Bahnverkehrs – vier der fünf meistfrequentierten Bahnhöfe liegen in der Region Zürich – ist an der Belastungsgrenze angelangt.

Wenn jetzt nichts geschieht, wird im nächsten Jahrzehnt kein Zug zusätzlich in den Zürcher Hauptbahnhof einfahren können. Die Folgen werden in der ganzen Schweiz spürbar sein: mehr Störungen, verärgerte Kunden, Verkehrsverlagerungen auf die Strassen und volkswirtschaftliche Schäden für die ganze Schweiz.

### DIE GESCHICHTE WIEDERHOLT SICH

Es scheint so, dass sich auch in der Schweiz die Geschichte wiederholt. Unsere Väter und Grossväter haben im letzten

Jahrhundert bei der Realisierung von Infrastrukturprojekten für den öffentlichen Verkehr total versagt.

In der Zeit zwischen 1916 und 1975 wurden ausser etwa der Verbindung Hergiswil–Stansstad (1964) kaum mehr neue Schienen gebaut. Insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg haben alle unsere Nachbarstaaten massiv beim öffentlichen Verkehr investiert. Und die Politiker der Schweiz haben geschlafen, der öffentliche Verkehr wurde zum Stiefkind. Die Überschüsse sind in den grossen Topf von Bundesbern gewandert, vieles wurde finanziert – nur nicht der öffentliche Verkehr. In den 60er-Jahren wurde dann doch noch gebaut, doch nicht für den öffentlichen Verkehr – investiert wurde für den Individualverkehr. Die Fehlplanungen dieser Jahre spüren wir inzwischen an den täglichen Ver-

Fortsetzung auf Seite 15



**ERHALTUNG  
TUNNELBAU  
BAHNTECHNIK  
INGENIEURTIEFBAU  
UNTERTAGBAU**



[www.zschokkelocher.ch](http://www.zschokkelocher.ch)

**TOTALUNTERNEHMUNG  
SPEZIALTIEFBAU  
BRÜCKENBAU  
STÄDT. TIEFBAU**



  
**ZSCHOKKE LOCHER**  
UNTERTAGBAU INGENIEURTIEFBAU SPEZIALTIEFBAU

Zschokke Locher AG · Bahnhofstrasse 24 · 5001 Aarau · Tel. 062 832 04 00  
Aarau, Aïre/Genf, Delémont, Echandens, Oberentfelden, Zürich

  
**ZSCHOKKE LOCHER**

*Essen*  
**trinken**  
**erleben**



Gourmet-Menüs im Isebähndli Wanzwil

**Öffnungszeiten**

Montag 10.00–18.00  
Di–Fr 10.00–23.30  
Samstag ab 17.00  
Sonntag 10.00–18.00

**Bis nach Ostern 2005 offen!**

**Bahn2000-Betrieb hautnah erleben**

Wir freuen uns auf Ihre Reservation  
Fon/Fax 062 961 27 70  
[www.gastrorail2000.ch](http://www.gastrorail2000.ch)



# Konstanz, deutsche Stadt mit Schweizer Takt

Die deutsche Kleinstadt Konstanz ist bahntechnisch mit der Schweiz besser erschlossen als mit Deutschland. Mit der Bahn 2000 fahren die Züge über die Grenze gar im Takt.

Geschichtlich gesehen verkehren bereits seit 1912 direkte Züge von der Schweiz nach Konstanz. Seit 1957 gibt es dort auch ein eigenes Schweizer Empfangsgebäude, in dem der Zoll sowie der Billettschalter der ehemaligen Mittelthurgau-Bahn (MThB) untergebracht sind. Dieser SBB-Verkaufspunkt im Aus-

Karlsruhe steht, als Symbol der Zugehörigkeit zum Land Baden.

## ZWEI EMPFANGSGEBÄUDE

Trotz 80 000 Einwohnern ist der Bahnhof von Konstanz doch eher bescheiden, trotz seiner Kuriosität mit den beiden Empfangsgebäuden. Es gibt gerade mal drei Fernverbindungen der Deutschen Bahn ab Konstanz (alle Richtung Karlsruhe); mit der Landeshauptstadt Stuttgart ist die Konstanz somit nicht direkt verbunden. Daneben verkehren regelmässig beschleunigte Züge der DB bis Offenburg.

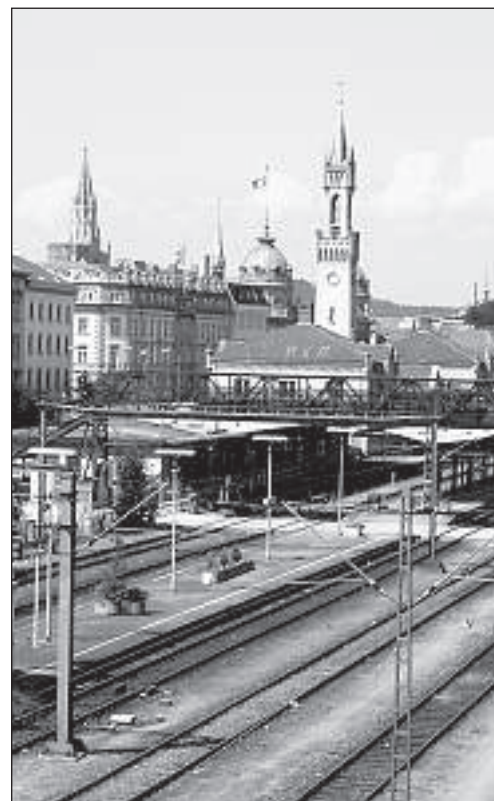
Den grössten Anteil am Personenverkehr macht jedoch die Turbo aus. Diese bedient praktisch den ganzen Lokalverkehr bis nach Engen. Mit der Einführung der neuen IR-Linie nach Zürich wird Konstanz dank des schweizerischen Takts mit Zürich (und weiter bis Biel) verbunden sein. Bislang fahren die unter

dem Namen «City Vogel» verkehrenden Züge acht mal zwischen Zürich und der Bodenseestadt.

Damit wird aber auch in Zukunft der Job der Grenzwächter vor Ort nicht mehr einfacher. Für die Pendelzüge sind die beiden Bahnsteige extra so eingerichtet, dass man nur über den Zoll zur Stadt gelangen kann. Die längeren ICN-Züge passen jedoch nicht in den dafür reservierten Bereich und müssen deshalb auf Gleis 3 einfahren, wie bereits die «City Vogel» heute.

## EIN STÜCK OFFENE GRENZE

Von diesem Gleis aus fahren auch die drei IC-Züge der DB ab. Dieses Gleis verfügt über keine Absperrung und somit müssen die lokalen Zöllner und Grenzwächter bei jedem dort einfahrenden Zug versuchen, den Überblick zu behalten, um verdächtige Personen noch auf dem Bahnsteig abfangen zu können. Dies ist



Im Takt über die Grenze: Konstanz wird mit der Bahn 2000 noch besser an den Schweizer Fahrplan angebunden.

allerdings gar nicht so leicht und im Alltag bereits jetzt kaum mehr machbar. Spätestens mit der Taktverdichtung durch die neue IR-Linie entsteht somit in Konstanz eine Art offene Grenze.

Eine Kontrolle im Zug wäre übrigens zwar von den Gesetzen her möglich, bei einer Fahrzeit von nur zwei Minuten ab Kreuzlingen ist diese jedoch praktisch unmöglich durchzuführen.

Es lohnt sich also nach Konstanz zu fahren und sich den besonderen Bahnhof einmal anzuschauen. Als besonderen Tipp empfehle ich nebst der Besichtigung der schmackhaften Innenstadt einen Besuch des «Lago». Dieses neue Einkaufszentrum steht direkt neben dem Bahnhof und dem Sea Life.

René Dürig



Fotos: René Dürig

Durchgang verboten: Bescheidene Grenzsperrung auf dem Bahnhof Konstanz.

land ist übrigens einzigartig! Neben dem Schweizer Gebäude steht dann der eigentliche Bahnhof, dessen Turm in der gleichen Bauweise auch in

Fortsetzung von Seite 13

kehrszusammenbrüchen in den Agglomerationen.

## DIE WIRTSCHAFT FORDERT MOBILITÄT

Wenn die Wirtschaft die von ihr geforderte Mobilität der Bevölkerung tatsächlich will, so muss mit höchster Priorität an der 2. Etappe von Bahn 2000 gearbeitet werden. Doch diese gibt es nicht zum Nulltarif. Der grösste Handlungsbedarf besteht ausgerechnet im

wirtschaftlich wichtigsten Gebiet, im Raum Basel-Zürich-Winterthur, dem eigentlichen Wirtschaftsmotor der Schweiz. Wir können es uns nicht leisten, das heute gute Bahnnetz nicht weiterzuentwickeln.

Die Bahnen müssen auch im Interesse der Umwelt in der künftigen Verkehrslandschaft eine tragende Rolle spielen. Ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz trägt dazu bei, die Schweiz als Wirtschaftsstandort, als Touristendestination und als le-

benswertes Wohn- und Arbeitsgebiet zu erhalten. Packen wir im Interesse unserer Kinder und Enkelkinder diese Probleme an. Die heutigen Wirtschaftsführer können es sich nicht leisten, unseren Nachkommen ein desolates öffentliches Verkehrssystem zu hinterlassen. Die Denkweise muss vom kurzfristigen Quartalszahlendenken wegkommen – eine längerfristige erfolgreiche und nachhaltige Verkehrspolitik ist gefragt.

Edwin Dutler

# Das nordländische Privatisierungsdesaster

Kaum eine Privatisierung im nordeuropäischen Eisenbahnnetz sorgt für positive Schlagzeilen. Die privatisierte Linx, die seit drei Jahren den Eisenbahnverkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen betreibt, zeigt, welche Blüten Privatisierungen treiben: ein Desaster in zwölf Phasen mit einem Fazit – zusammengestellt auf Grund zahlreicher persönlicher Erfahrungen.

## 1. PHASE: DIE EUPHORIE

Die Verwaltungsräte der schwedischen und norwegischen Bahnen beschliessen, für den grenzüberschreitenden Verkehr eine eigene Gesellschaft zu gründen. Dies natürlich mit der Absicht, für die Kundinnen und Kunden ein besseres Angebot bereitzustellen. Ein CEO wird ernannt.

## 2. PHASE: DIE MAHLSTUNDE

Damit man die Züge auch gut erkennt und natürlich auch um das persönliche Ego zu befriedigen, müssen die Züge natürlich anders als diejenigen der Staatsbahnen aussehen, sie werden bunt bemalt.

## 3. PHASE: ES WIRKEN DIE INNENARCHITEKTEN

Natürlich soll der Zug nicht nur aussen auffallen, auch innen wird alles auf den Kopf



Fotos: Edwin Dutler

Kleine Fenster, breite Vestreibungen: Pech für Fahrgäste, die einen solchen Platz erwischen.

gestellt. So werden an Stelle von herkömmlichen Abteilen «spassige» Sitzlandschaften kreiert, und zwar so, dass mehrere Sitze immer genau so platziert werden, dass man

nicht aus dem Fenster sehen kann, sondern direkt an eine Wand sieht. Aber da die Innenarchitekten nicht Zug fahren, können sie nicht wissen, dass die Reisenden aus dem Fenster sehen wollen.

## 4. PHASE: DIE FAHRPLANSTRATEGIEN

Nun wird der Fahrplan der Züge konstruiert. Dabei ist es wichtig, dass es möglichst perfekte Umlaufpläne für die Linx-Züge gibt. Auf Anschlüssen in den Ausgangsbahnhöfen wird nicht geachtet, dort fährt ja nur die Konkurrenz.

## 5. PHASE: FARBENFROHE PROSPEKTE

Jetzt werden Unmengen von Prospekten gedruckt und es wird das Blaue vom Himmel versprochen. Auch an das Personal wird gedacht, alle erhalten neue azurblaue Dienstkleider.

## 6. PHASE: DER ALLTAG

Das Betreiben einer Eisenbahngesellschaft ist doch nicht so leicht, wie man es sich erhofft hat. Chronische Verspätungen, z.B. aus dem überfüllten Bahnhof Kopenhagen, Signalstörungen sowie die teils marode Infrastruktur belasten den Betrieb negativ. Die fehlenden Anschlussverbindungen wirken sich in stundenlangem Warten aus.

## 7. PHASE: BUSKONKURRENZ HANDELT

Die konkurrierenden Busunternehmen, die die gleichen Ziele auf der Strasse an-

bieten, verbessern ihre Fahrpläne und setzen modernste Busse ein.

## 8. PHASE: DIE VERSCHLIMMBESSERUNGEN

Um Kosten zu sparen, werden «Optimierungen» durchgezogen. So wird die Verpflegungsmöglichkeit in den Zügen eingeschränkt, reduziert respektive abgeschafft. Dann wird in der Sommerzeit, in der am meisten Touristen mit den Zügen fahren, die erste Klasse abgeschafft. Die 1.-Klass-Abteile werden nun als Stauraum für das umfangreiche Gepäck der Touristen benötigt, dies bringt zwar kein Geld, doch die «Innenarchitekten» haben offensichtlich den Stauraum vergessen.

## 9. PHASE: KEINE GEWINNE

Die Züge sind zwar meistens voll bis überfull, doch die zu übertriebenen Erwartungen betreffend das finanzielle Ergebnis werden nicht erfüllt. Die Sitzungen in den Chefetagen häufen sich.

## 10. PHASE: VERZWEIFLUNG

Jetzt muss gehandelt werden, die Verwaltungsräte von Linx beschliessen, den Betrieb der Züge auf den 31. Dezember 2004 einzustellen.

## 11. PHASE: DER STAAT ERBT

Da ja auch in Zukunft Eisen-



Albtraum für Kunden: Wer in Kopenhagen den Linx-Zug auf dem Vorbahnhof erreichen will, muss einen Fussmarsch von 300 Meter auf sich nehmen.

bahnverkehr angeboten werden soll, entscheiden die schwedischen und norwegischen Staatsbahnen, die Züge ab 2005 wieder unter der eigenen Flagge fahren zu lassen.

## 12. PHASE: RÜCKKEHR INS MUTTERHAUS

Die gescheiterten «Eisenbahnspezialisten» kommen nun zurück zu ihrer ursprünglichen Staatsbahn und übernehmen dort neue Aufgaben.

## FAZIT: ES GEHT AUCH ANDERS

Fazit: Dass man grenzüberschreitenden Personenverkehr mit guten Fachleuten auch erfolgreich betreiben kann, beweisen in der Schweiz die zwei Gesellschaften Lyria (im TGV-Verkehr mit Frankreich) sowie Cisalpino. Dabei ist Cisalpino mit ihren Verbindungen voll in die schweizerischen und italienischen Taktfahrpläne eingebunden. Und: Das Angebot wird in Zukunft erfreulicherweise noch ausgebaut.

Edwin Dutler



## Deutschland: Zehn Jahre Bahnreform – wie weiter?

Die Bahnreform in Deutschland wurde und wird aus der Schweiz massgeblich beeinflusst. Über aktuelle Entwicklungen berichten beispielsweise Herr Stohler, SMA, und Herr Leu, SBB, an den 22. Horber Schienen-Tagen vom 17. bis 22. November 2004. Der Veranstaltungsort südlich von Stuttgart liegt am Rande des von der Stadtbahn in Karlsruhe erschlossenen Gebiets. Auf einer Exkursion können die Teilnehmer die Stadtbahn buchstäblich erfahren und wertvolle Anregungen mit nach Hause nehmen. Das detaillierte Programm sowie über weitere Themen wird unter <http://horber.schienen-tage.de> laufend berichtet. Dort ist auch ein Anmeldeformular zu finden. Anfragen erreichen das Tagungsbüro über E-Mail: [horber@schienen-tage.de](mailto:horber@schienen-tage.de) oder Fax: 0049 89 6428 0267. Die Horber Schienen-Tage sind offen für jeden, der sich für den Schienenverkehr interessiert. rb

## SBB Historic Treff Interlaken

SBB-Historic-Bahn-Treff beim Bahnhof Interlaken West: Das Gebäude beherbergt in den oberen Stockwerken einerseits ein Lager an Ersatzteilen für seinen grossen Park von historischen Fahrzeugen. Im Erdgeschoss befinden sich Modelleisenbahnanlagen von verschiedenen berühmten Schweizerbahnen (z.B. Albula, Glacier-Express). Daneben werden historische Eisenbahnplakate und Musikdosen, die früher in Wartsälen aufgestellt waren, gezeigt.

Einen besonderen Leckerbissen bietet aber die grosse Modellanlage unseres Mitgliedes Peter Schwerzenbach im 1. Stock. Diese Spur-0-Anlage zeigt Fahrzeuge, die früher bei den SBB verkehrten und heute zum grössten Teil ausgemustert sind. In der gesamten Ausstellung können bis 50 Modellbahnzüge verkehren. Die Ausstellung ist bis im Oktober täglich geöffnet, der Eintrittspreis beträgt 10 Franken (GA-Inhaber und Senioren 8 Franken). Railway offeriert Spezialangebote für die Bahnfahrt und den Eintritt. gb

## Destination Süden



Bequem und erstklassig südwärts reisen. Möchten Sie in die Faszination Venedigs eintauchen? Genua, die Kulturhauptstadt Europas entdecken? Das Dolce Vita in den Cinque Terre geniessen? Ab Juni 2004 fährt Cisalpino mehrmals täglich mit neuen Zügen in den Süden. **EC Cisalpino Canaletto** und **EC Cisalpino Cinque Terre** sind internationale EC-Qualitätszüge mit Speisewagen, Gepäckwagen (inkl. Fahrradabteile) und dem gewohnt erstklassigen Bordservice der Cisalpino-Neigezüge. Profitieren Sie von der kostenlosen Gepäckbeförderung für Gruppen bis Ende Oktober 2004. Weitere Informationen erhalten Sie am Bahnhof oder im Internet. Willkommen an Bord!

### EC Cisalpino Canaletto **NEU!**

<b>EC 355</b>	09.09 Uhr Zürich HB ab	13.35 Uhr Milano an	17.09 Uhr Venezia SL an
<b>EC 354</b>	12.51 Uhr Venezia SL ab	16.25 Uhr Milano ab	20.51 Uhr Zürich HB an

### EC Cisalpino Cinque Terre **NEU!**

<b>EC 383</b>	11.09 Uhr Zürich HB ab	17.42 Uhr Genova PP an	19.11 Uhr La Spezia an
<b>EC 382</b>	10.44 Uhr La Spezia ab	12.19 Uhr Genova PP ab	18.51 Uhr Zürich HB an

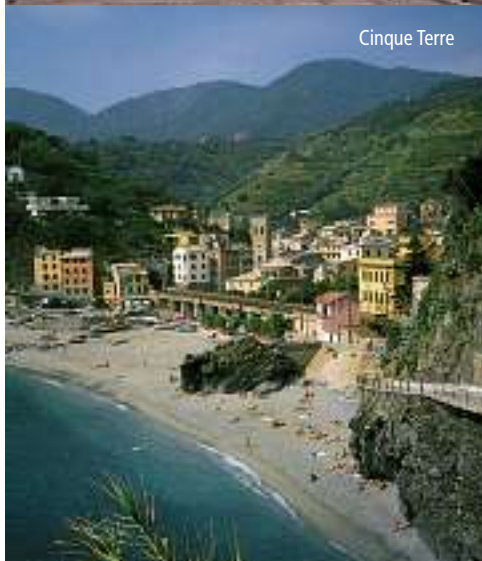
**CISALPINO**  
www.cisalpino.com



Milano



Genova



Cinque Terre



Venezia

## Neue Sektion Zentralschweiz geplant

Pro Bahn Schweiz forciert seine Aktivitäten in den verschiedenen Regionen der Schweiz: Für diesen Herbst ist die Gründung der neuen Sektion Zentralschweiz vorgesehen.

Die Vorbereitungen zur Gründung der Sektion Zentralschweiz schreiten gut voran. Bereits fanden zwei vorbereitende Sitzungen in Luzern statt. Auf Grund von persönlichen Gesprächen mit unseren Mitgliedern konnten wir feststellen, dass der Wunsch nach einer eigenen Sektion sehr gross ist. Bereits haben sich mehrere Mitglieder zur

Mitarbeit in der neuen Sektion bereit erklärt. Deshalb ist die Gründung der Sektion Innerschweiz noch für diesen Herbst vorgesehen: Die Gründungsversammlung findet am 28. Oktober 2004 in Luzern statt.

Nebst dem Vorstand und den Revisoren sind vor allem die Projekt- und Arbeitsgruppen von nicht zu unterschät-

zender Bedeutung. Zur Mitarbeit in verschiedenen Gremien benötigen wir freiwillige, ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, damit wir unsere hoch gesteckten Ziele erreichen können. Fühlen Sie sich angesprochen, dann melden Sie sich. ns

**Weitere Informationen:**  
René Dürig, Präsident a.i.;  
Tel.: 01 771 10 34; E-Mail:  
rene.duerig@swissonline.ch

## Noch viele offene Fragen zum neuen Fahrplan

**Sektion Ostschweiz.** Einmal mehr gehört die Ostschweiz bei einem Ausbauprojekt des öffentlichen Verkehrs auch bei Bahn 2000 alles andere als zu den Gewinnern. Nebst der Einführung des ICN Konstanz-Weinfelden-Zürich-Biel, des IC Zürich-Chur (wobei wir den regelmässigen Halt in Sargans vermissen) und der Einführung des «Glarner Sprinters» (auf Initiative des Kantons Glarus) bringt der neue Fahrplan für die Ostschweiz keine spürbaren Verbesserungen. Zu erwähnen bleibt noch die

Einführung der Vollspinne in Ziegelbrücke, welche die lange von uns geforderten Anschlüsse aus Richtung Rapperswil-Uznach an die IR von/nach Chur bringt.

Schmerzlich ist die verlängerte Fahrzeit des Voralpen-Express Romanshorn-Luzern. Auch das Fahrplanangebot im oberen Rheintal ist nach wie vor unbefriedigend. Zu wünschen übrig lässt auch der Grenzverkehr zwischen St. Margrethen-Bregenz und Sargans-Buchs-Feldkirch.

Schmerzlich sind auch die

Fahrplanausdünnungen in Graubünden während der Zwischensaison. Diverse Fahrplanbegehren von Pro Bahn Sektion Ostschweiz richteten sich gegen Taktlücken im Regionalverkehr und forderten ein besseres Angebot in den Tälern und Randgebieten bei Bahn und Bus. Am 11. Oktober 2004 wird der definitive Fahrplan veröffentlicht und wir werden dann sehen, welche Wünsche von Pro Bahn erfüllt worden sind und wo wir wieder ansetzen müssen. Wir werden am Ball bleiben. ns

## Bern: Sorgen um den Regionalverkehr

**Sektion Bern/Espace-Mittelland (Pro BEM).** Der kommende Fahrplanwechsel bringt erhebliche Fahrzeitgewinne im Fernverkehr, aber vielfach werden diese Angebotsverbesserungen wieder mit schlechten oder gar mangelnden Anschlüssen im Regionalverkehr zunichte gemacht. Pro BEM ist in vielen Regionalen Verkehrskonfe-

renzen (RVK) des Kantons Bern vertreten und wird sich mit diesem Thema auch künftig befassen müssen. Wir befürchten neue negative Folgen für den Fernverkehr, wenn der Regionalverkehr (Bahn und Bus) als Zubringer und Feinverteiler aus Spargründen abgebaut wird. Damit besteht die Gefahr, dass gleich die ganze Reise mit

dem eigenen Auto durchgeführt wird. Wir beschäftigen uns auch mit der Frage, wie es nach dem Nein zum Ausbauprojekt Tram-Bern-West weitergehen soll. Wenn Sie gerne an diesen Themen mitarbeiten möchten, dann sind Sie herzlich willkommen. Die Kontaktadresse finden Sie auf der letzten Seite des InfoForums. ns



## Stumpengleis

Mit der Bahn vom Mattertal ins Goms braucht man viel Geduld, die langen Übergangszeiten in Brig sind immer daran schuld.

Der Anschlussbruch von drei Minuten ist fahrplantechnisch programmiert und es bleibt zu hoffen, dass der Kunde die Geduld ja nicht verliert.

Auch auf dem Rückweg muss man nochmals bluten, den erhofften Anschluss verpasst man um fünf Minuten.

Zwei Stunden zu verlieren, das liegt auf dem Magen, günstiger fährt man da jedoch mit dem eigenen Wagen.

Synergien nutzen und den Kundenservice optimieren, logisch, das sind doch die Gründe, um zu fusionieren. Doch wenn man neugierig das neue Kursbuch konsultiert, sieht man, dass der Anschlussbruch munter weiter existiert.

Um auf das Auto zu verzichten, bleibt eine Hoffnung noch,

dass es bessert, nach der Eröffnung vom Lötschbergloch. Würde man es ernst meinen mit den Anschlussspinnen, könnte man sicher neue Fahrgäste dazugewinnen. Jetzt freuen wir uns auf Ende Jahr, da wird in Brig nun endlich einiges klar.

Dann ist mit Warten im Brigger Bahnhofbuffet Schluss, denn neu heisst das Motto für Zermatt-Liebhaber: Super-Anschluss.

Hans Schärer

## Ärger über Preiserhöhungen der SBB

Die Preiserhöhungen der Tageskarten seien «weder intelligent noch weit blickend», kritisiert Leserbriefschreiber Marcus Stoercklé.

### «BUMERANG GARANTIERT»

Dass nun ab 2005 die Tageskarten der SBB um 7 Prozent teurer werden, ist weder intelligent noch weitblickend. Dass der SP-Preisüberwacher Werner Marti dieses Mal nicht intervenieren möchte, zeigt seinen Respekt vor dem sparsüchtigen Bund (Streichung von Teilen der Bundessubventionen an die SBB). Er begründet dies damit, dass mit dem

Fahrplanwechsel 12 Prozent mehr Züge verkehren werden. Erneut werden sich die Autofahrer ausrechnen, dass eine Tagesfahrt mit vier erwachsenen Personen im Auto, bei immer noch zu tiefen Treibstoffpreisen, wesentlich günstiger zu stehen kommt als vier SBB-Tageskarten (für Erwachsene). Dabei wäre der Bund vertraglich verpflichtet, den öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren zu

fördern (CO<sub>2</sub>-Reduktion). Stattdessen erfüllen die SBB den vielseitigen Wunsch der (treuen) Kundschaft nach einer Zweitageskarte immer noch nicht. Stossend ist ausserdem, dass eine einzelne Tageskarte nur in Verbindung mit einem Halbtaxabo gekauft werden kann. Auch eine Minigruppen-Tageskarte (drei bis fünf Erwachsene) fehlt im Angebot!

Marcus Stoercklé jun., Basel

## Die Fahrplanfragen stehen im Mittelpunkt

**Sektion Nordwestschweiz:** Nebst den administrativen Aufgaben in Zusammenhang mit der erfolgten Reaktivierung der Sektion beschäftigen wir uns vor allem mit Fahrplanfragen. Bahn 2000 bringt zwar erhebliche Verbesserungen zwischen den Zentren. Es nützt wenig, wenn die im Fernverkehr erzielten Fahr-

zeitgewinne durch zu lange Übergangszeiten in den Knotenbahnhöfen auf den Regionalverkehr wieder aufgefressen werden. Leider stellen wir in der Nordwestschweiz immer wieder Taktlücken und Anschlussbrüche fest. Auch das Busangebot lässt sich mancherorts optimieren und besser auf andere Verkehrs-

träger abstimmen. Diese Problematik bearbeitet unsere Projektgruppe Fahrplan unter der Leitung von Heinrich Estermann. Wenn Sie diese Thematik auch unter den Nägeln brennt, dann melden Sie sich bei uns. Neue ehrenamtliche Mitarbeiter sind herzlich willkommen (siehe Kontaktadresse letzte Seite). HS

## Sektion Zürich: Auflösung des Wettbewerbs

**Sektion Zürich:** Aus dem diesjährigen Wettbewerb von François Jobin gingen 12 Gewinner hervor. Die Lösungen:

**Der Regionalzug,** der schneller ist als die Schnellzüge, zwei Kantonshauptorte verbindet und auf den ersten 15 Kilometern ein durchschnittliches Gefälle von 22 Promille aufweist, nachher aber in flachem Gelände weiterfährt, ist der Zug 8077 im Fahrplanfeld 880. Er fährt von St. Gallen (17.33 Uhr)

nach Chur (18.56 Uhr).

**Die Züge,** die zwei Grenzbahnhöfe verbinden und über zwei Stunden mit der gleichen Zugnummer, aber in zwei Fahrplanfeldern unterwegs sind und eine Sprachgrenze überqueren, sind: Nr. 3732, Brig (9.38 Uhr) – St. Gingolph (12.06 Uhr); Nr. 3764, Brig (14.38 Uhr) – St. Gingolph (16.57 Uhr); Nr. 3771, St. Gingolph (17.15 Uhr) – Brig (19.22 Uhr).

**Der Regionalzug,** der

mehr als drei Stunden mit der gleichen Zugnummer, aber unter der Flagge von zwei verschiedenen Bahngesellschaften unterwegs ist, in einem berühmten Voralpental startet, zum Teil in der Fahrordnung von S-Bahn-Linien verkehrt und fast eineinhalb Stunden der Uferlinie von Gewässern entlangfährt, ist: Zug 8017, Nesslau (6.25 Uhr) – Wattwil – St. Gallen – Romanshorn – Schaffhausen (9.28 Uhr). KS

## Impressum

### HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz  
Interessenvertretung  
der Bahn-, Bus- und Tramkunden  
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), René Dürig (rdü), Gerhard Bohli (gb), Hans Schärer (HS), Stefan Schweizer, Willi Rehmann (WR), Kurt Senn (KS).

### 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  
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

2500 Ex.  
(Wemf-Auflage: 1700 Ex.)  
4x jährlich

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

### NÄCHSTE AUSGABE

Die Zeitschrift InfoForum von Pro Bahn Schweiz erscheint 2004:

**Nummer 4/04:** 6. Dez. 2004  
(Inserateschluss: 5. Nov. 2004)

## Sponsoren und Gönner von Pro Bahn Schweiz

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.

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

**Dübendorf, Elgg (ZH), Läu-  
felfingen, Rafz, Rüti (ZH),  
Schwerzenbach, Uetikon  
am See sowie Wädenswil.**

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



**gs graphic-studio gmbh**  
network publishing



*Beauty mask Schminkstudio für SIE & IHN*  
Seebacherstr. 55, 8052 Zürich-Seebach; 079 419 24 24  
**Make-up für div. Anlässe**

## 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, Vizepräsident**  
Böcklinstrasse 13  
3006 Bern  
T 031 352 83 46  
haenni.aldo@bluewin.ch

### ZÜRICH

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

### NORDWESTSCHWEIZ

**Hans Schärer**  
(siehe Sektion Ostschweiz)

### TESSIN

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

### ZENTRALSCHWEIZ

**René Dürig, Präsident a.i.**  
Florastrasse 9  
8153 Adliswil  
T 01 771 10 34  
rene.duerig@swissonline.ch

AZB

P.P. / Journal  
3001 Bern

## Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz

Wollen Sie verhindern, dass das Angebot von Bahn, Bus und Tram zusammengespart statt ausgebaut wird? Dann werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz.

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Fr. 45.–)    | <input type="checkbox"/> Partnermitgl. (Fr. 25.–) |
| <input type="checkbox"/> AHV/IV (Fr. 30.–)            | <input type="checkbox"/> Schüler/Stud. (Fr. 20.–) |
| <input type="checkbox"/> Firmen (min. Fr. 500.–)      | <input type="checkbox"/> Gemeinden (Fr. 200.–)    |
| <input type="checkbox"/> Vereine/Verbände (Fr. 100.–) | (Zutreffendes ankreuzen)                          |

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

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

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

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

## Hier...

... könnte Ihr  
Inserat stehen!

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

# Stämpfli

Stämpfli AG  
Inseratemanagement  
Wölflistrasse 1  
3001 Bern  
Telefon +41 (0)31 300 63 84  
Fax +41 (0)31 300 63 90  
inserate@staempfli.com