

ETCS: Ein wegweisendes Sicherungssystem

Heute gibt es in Europa 16 verschiedene Zugsicherungssysteme, längerfristig soll es nur noch eines geben: das European Train Control System (ETCS). Das neue System überwacht nicht nur die Vorschriften, sondern kontrolliert auch Geschwindigkeit und Fahrstrecke des Zuges. Seit Juli sind SBB-Personenzüge auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mit ETCS unterwegs.

Ende Juni gab das Bundesamt für Verkehr grünes Licht. Seither führen die SBB in den Randstunden Personenzüge mit dem European Train Control System (ETCS) über die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Bei diesem neuen Zugsicherungssystem fährt der Lokführer ausschliesslich nach der Anzeige im Führerstand. Die Informationen – etwa die Signalisation – werden ihm von der Strecke aus in die Lokomotive übermittelt. ETCS überwacht die örtliche Höchstgeschwindigkeit, die Höchstgeschwindigkeit des Zuges, die Fahrstrecke, die Eignung des Zuges für die

Strecke und die Einhaltung besonderer Betriebsvorschriften.

EUROPAWEITES PROJEKT

Heute gibt es in Europa 16 verschiedene Zugsicherungssysteme. Für einen Fahrzeugeinsatz Deutschland-Schweiz-Italien sind auf dem Triebfahrzeug sieben verschiedene Systeme erforderlich. Seit 2001 schreibt die EU ETCS als Zugsicherungsstandard für das Ausrüsten neuer Strecken vor. Bis Ende 2007 sollen deshalb in zehn Ländern über 20 Projekte umgesetzt und insgesamt 3000 Kilometer Bahnnetz damit ausgerüstet werden. Auch die Schweiz macht mit: Sie hat sich zusammen mit Holland, Deutschland und Italien verpflichtet, die Strecke Rotterdam–Genua bis 2012 durchgängig mit ETCS auszurüsten. Da die derzeit in der Schweiz geltenden Systeme Signum und ZUB nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen, haben sich die SBB zudem zum Ziel gesetzt, bis 2015 rund 95 Prozent des Streckennetzes durch



Foto: SBB

ICN-Führerstand mit ETCS. Bei Hochgeschwindigkeiten können Aussensignale nicht mehr wahrgenommen werden; der Lokführer braucht die Führerstands-signalisierung.

ETCS Level 1 Limited Supervision zu ersetzen (siehe Seite 2) und auf den Neubaustrecken (rund 5 Prozent) ETCS Level 2 anzuwenden. Ab diesem Zeitpunkt wird für den Netzzugang Schweiz nur noch ETCS benötigt.

TAUSENDMAL ERPROBT

Im Alstom-Versuchslabor in Bern-Bümpliz ist das ETCS erstmals erprobt worden. Dann wurden 468 Fahrzeuge

mit dem neuen System ausgerüstet. Und in den vergangenen 12 Monaten wurde ETCS Level 2 auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ausgiebig getestet: Nach ersten Akzeptanztests im Mai 2005 folgten zwischen Juli und Dezember 600 Schattenfahrten, so genannte Shadow Runnings. Dabei fuhr der Lokführer überwacht durch das ZUB nach Aussensignalen, während ETCS im Hintergrund mitlief und von einem Alstom-Mitarbeiter beobachtet wurde. Weiter wurden im Januar und Februar 2006 über 2000 fahrplannahe Fahrten auf der Strecke durchgeführt. Um mit ETCS fahren zu dürfen, müssen Lokführer eine dreistündige Prüfung ablegen und die nötige Lizenz erlangen. An vier Standorten werden derzeit 2500 Lokführer darauf vorbereitet.

Fortsetzung auf Seite 2

Inhalt

Thema: Zugsicherung mit ETCS

Ein wegweisendes Sicherungssystem – Für hohe Geschwindigkeiten braucht's ETCS – In Europa unterwegs mit ETCS 1-3

Aktuell

Bei Verspätung weniger Geld für die SBB 4

Güterverkehr: Gegenwind im Basistunnel 5

Warum es den Zimmerberg-Basistunnel braucht 7

Sanierungsfall Glarnerland 9

Hintergrund

Wie die Ostschweiz zum Zug kommt 11

International

Rund um die Schweiz wird Tempo gemacht 13

Kurz notiert

Delles, Zürichs und Berlins neuer Bahnhof, Neustart bei den SBB und bei der Bodenseeschiffahrt 8, 11, 12

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz .. 2/15

Ausgangslage und Strategie Die Zugsicherungssysteme heute



Für hohe Geschwindigkeiten braucht's ETCS

Bei ETCS werden verschiedene Levels unterschieden.

Bei Geschwindigkeiten von über 160 Stundenkilometern kann ein Lokführer die bisherigen Aussensignale nicht mehr richtig wahrnehmen. Er ist deshalb auf die Informationen, die ETCS auf ein Display im Führerstand liefert, angewiesen. Mit unterschiedlichen Levels wird ETCS den Ansprüchen verschiedener Strecken und Nutzungsprofilen gerecht:

Bei ETCS Level 1 erfolgt die Informationsübertragung von der Strecke auf das Fahrzeug punktuell über ortsfeste Da-

tensträger, die Eurobalisen und Euroloops (siehe Seite 3 unten). Die Informationen werden auf dem Führerstand angezeigt. Da aber oft noch gleichzeitig die herkömmlichen Aussensignale vorhanden sind, wird hier von einer Parallelsignalisierung gesprochen.

Bei ETCS Level 1 limited Supervision erfolgt die Informationsübertragung ebenfalls über Eurobalisen und Euroloops. Der Lokführer muss aber die noch vorhandenen Aussensignale beachten.

So gesehen handelt es sich um ein konventionelles punktförmiges Zugsicherungssystem, welches mit Komponenten des ETCS realisiert wird.

Bei ETCS Level 2 erfolgt die Übertragung der Fahrinformationen kontinuierlich von der Streckenzentrale (RBC) via Funksystem auf das Fahrzeug. Die Eurobalisen im Gleis dienen lediglich noch zur genauen Positionsbestimmung. Der Lokführer fährt nun vollständig nach der Anzeige im Führerstand. Dadurch sind hohe Geschwindigkeiten möglich.

Bisherige Kosten für die Schweiz

Die bisherigen Investitionskosten für ETCS belaufen sich auf 610 Millionen Franken. Davon fallen 50 Millionen auf die Pilotstrecke Zofingen-Sempach, 300 Millionen auf die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist, 130 Millionen auf den Lötschberg-Basistunnel und 130 Millionen auf das Ausrüsten von 610 Fahrzeugen. Die Einführung von ETCS wird vom Bund finanziert.

Zwei Jahre Verspätung

Eigentlich hätte die Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist schon ab Beginn ihrer Eröffnung im Dezember 2004 mit ETCS befahren werden sollen. Bei einer 2002 ausprobierten Teststrecke zwischen Zofingen und Sempach zeigten sich aber Mängel am gelieferten System. Erst nach einiger Zeit konnte sichergestellt werden, dass die benutzte Software keine sicherheitsrelevanten Fehler mehr aufweist.

Impressum

HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz
Interessenvertretung
der Bahn-, Bus- und Tramkunden
Postfach, 8023 Zürich
T 044 741 49 90
N 079 401 05 40

www.pro-bahn.ch
info@pro-bahn.ch

REDAKTION

Brigitte Walser (bw)
Weiermattstrasse 22
3027 Bern, T 031 992 65 89
b.walser@gmx.ch

MITARBEIT

Gerhard Bohli, Adriano Diolaiuti,
Edwin Dutler (DUT), Franz
Eberhard, Hans Schärer (HS), Kurt
Schreiber.

KORREKTORAT

Yvonne Schär
Hintere Hardaustasse 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

2300 Ex.
(Wemf-Auflage: 1700 Ex.)
4 x jährlich

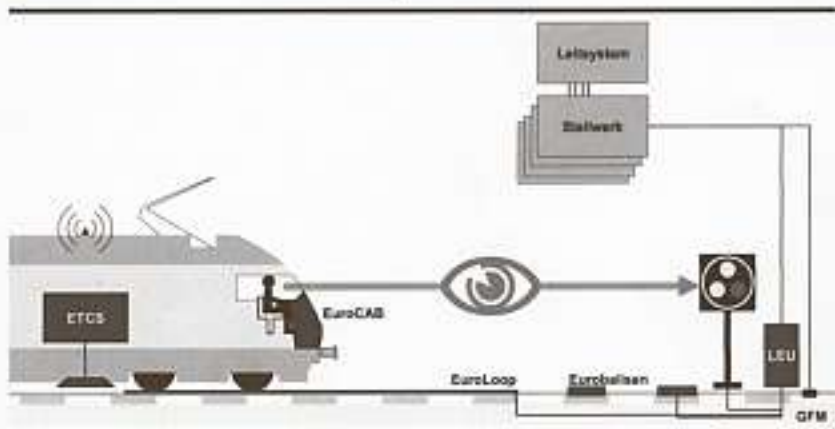
Pro Bahn Schweiz ist Mitglied bei:
Europäischer Fahrgastverband
(EPF), Europäischer Verband für
die Entwicklung des Schienenverkehrs
(AEDTF).

NÄCHSTE AUSGABEN

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

Nummer 4/06: 8. Dez. 2006
(Inserateschluss: 3. Nov. 2006)
Nummer 1/07: 9. Feb. 2007
(Inserateschluss: 5. Jan. 2007)
Nummer 2/07: 15. Juni 2007
(Inserateschluss: 11. Mai 2007)

Ausgangslage und Strategie ETCS Level 1 Limited Supervision



Ausgangslage und Strategie ETCS Level 2

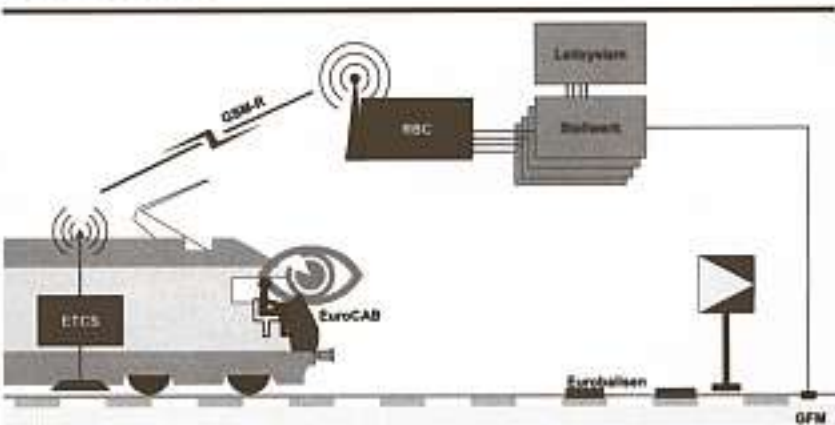




Foto: pbs

Editorial

Ein Jahr vor Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels hat nun erstmals Mathias Tromp, Direktor der BLS, die Idee des einspurigen BLS-Tunnels kritisiert. Zur Erinnerung: Bei der Vorlage zur FinöV-Volksabstimmung 1998 erreichte eine Allianz von Taktikern und Sparaposteln, dass 22 von 35 Kilometern nur einspurig gebaut werden. Nach der erfolgreichen Abstimmung wollten wir eine zusätzliche Vorlage, welche den durchgehenden Doppelspurausbau vorgesehen hätte. Wir suchten Unterstützung bei Organisationen, Kantonen und Bahnen. Überall wurde uns die kalte Schulter gezeigt. Die Verantwortlichen haben aus den Fehlern nichts gelernt. Auch bei der Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel wurde der Zimmerbergtunnel gestrichen und damit die Anschluss-Spinne Mailand zerstört. Beim Projekt ZEB holen die SBB verstaubte Projekte aus der Schublade, welche betrieblich wenig nützen. Unsere zukünftige Generation wird gezwungen sein, die lückenhaft realisierten Infrastrukturprojekte der heutigen Generation mit übermässigem finanziellem Aufwand zu korrigieren. Ist das der Sinn des Sparens?
Edwin Dutler, Präsident

In Europa unterwegs mit ETCS

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wollen die SBB auf der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist ganz auf ETCS umstellen. Bis zum Fahrplanwechsel 2007 soll die maximale Geschwindigkeit aber bei 160 Stundenkilometern bleiben. Erst im Dezember 2007 wird die Geschwindigkeit der Reisezüge auf der Neubaustrecke und der Ausbaustrecke Derendingen-Inkwil auf 200 Stundenkilometer erhöht. ETCS Level 2 soll ferner im Lötschberg-Basistunnel Mitte 2007 den Betrieb aufnehmen.

ITALIEN

In Italien verkehren auf den Neubaustrecken Rom-Neapel und Mailand-Turin bereits Hochgeschwindigkeitszüge des Typs ETR 500 mit ETCS Level 2 von Alstom. Allerdings insgesamt nur vier Zugpaare pro Tag und Richtung. FS Trenitalia hat Alstom aber Aufträge zur Ausrüstung von 30 Hochgeschwindigkeitszügen ETR 500 und von 15 Zweisystem-Pendolini ETR 480 mit ETCS Level 2 erteilt. Dazu werden auch die neuen Pendolini für Trenitalia und Cisalpino kommen.

Siemens: ETCS-Auftrag

Siemens Schweiz hat einen ETCS-Grossauftrag gewonnen. Siemens Transportation Systems wird 4000 Signale mit Komponenten für das belgische Zugbeeinflussungssystem und für ETCS ausstatten. Der Auftrag des belgischen Schienennetzbetreibers Infrabel umfasst neben den Komponenten auch Projektierungs- und Montageleistungen sowie einen Instandhaltungsvertrag über 20 Jahre, insgesamt Leistungen von 105 Millionen Euro. Es handle sich um den bislang grössten Auftrag für ein ETCS-System, teilt Siemens mit.



FRANKREICH

In Frankreich hat die SNCF bis heute den Einbau von ETCS Level 2 lediglich in die 30 Triebköpfe der 15 Mehrsystem-TGV POS für den Einsatz nach Deutschland und in die Schweiz geplant. Die bisher in die Schweiz verkehrenden TGV erhalten keine ETCS-Ausrüstung und müssen deshalb ab Dezember 2006 wieder über Burgdorf geleitet werden.

DEUTSCHLAND

Die DB zeigt sich wenig begeistert über ETCS, da sie bereits ein gut

funktionierendes System hat. Da es kein Budget dafür gibt, werden die 19 ICE 1, die nach Zürich und Interlaken eingesetzt werden, durch die Schweiz finanziert, ebenso 10 Railion-Lokomotiven der Baureihe 185. Zum Einsatz gelangen Siemens-Geräte.

Die Texte zum Schwerpunkt ETCS stammen von Franz Eberhard und sind ebenso wie die Grafiken zuerst im «Traction», der Zeitschrift des Zentrallausschusses LPV-SEV, erschienen. Bearbeitung und Ergänzung: Brigitte Walser



Bei Verspätung weniger Geld für Zürcher S-Bahn

Im Juli haben die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer und SBB-Chef Benedikt Weibel die Zielvereinbarung für die Zürcher S-Bahn unterzeichnet, die bis 2014 gilt. In diesem Vertrag werden nicht nur die von den SBB zu erbringenden Leistungen geregelt, sondern es wird auch ein Bonus-Malus-System eingeführt.

Das System der S-Bahn Zürich schreibt Erfolgsgeschichte: Seit 1990 haben sich die Passagierzahlen mehr als verdoppelt. Auf der andern Seite waren und sind aber auch Negativpunkte festzustellen, etwa verschmutzte Züge, Informationsdefizite oder Zwischenfälle in Bezug auf Sicherheit.

QUANTITÄT UND QUALITÄT

Die Erfolgsgeschichte soll fortgeschrieben und allfällige Probleme sollen behoben werden. Anfang Juli wurde eine Zielvereinbarung unterzeichnet, welche die leistungsmässigen, finanziellen und qualitativen Beziehungen zwischen den SBB, welche die Zürcher S-Bahn betreiben, und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) regelt. Bis 2014 wird der Kanton Zürich den SBB jährlich mehr als 400 Millionen Franken für ihre Leistungen bezahlen. Damit soll aber nicht nur Quantität, sondern auch Qualität geliefert werden, indem ein Prozent dieser

Summe – 4 Millionen Franken pro Jahr – einem Bonus-Malus-System unterstellt wird.

Wie soll nun diese Qualität gemessen werden? Auf der einen Seite werden die Fahrgäste befragt und geben ihre Wertung zu über 15 Kriterien bekannt. Dazu gehören etwa die Reisezeit, der Fahrkomfort, die Tarife oder das Verhalten des Fahrpersonals. Daneben werden in einer direkten Leistungsmessung von unabhängigen Personen die Kriterien Pünktlichkeit, Information und Sauberkeit erhoben.

GEWICHTIGE PÜNKTLICHKEIT

Das Kriterium Verspätungen macht 30 Prozent der gesamten Bewertung aus. Alle 11 S-Bahn-Linien im Kernnetz der Zürcher S-Bahn werden in den Hauptverkehrszeiten gemessen. Züge, die mehr als sechs Minuten verspätet ankommen, gelten als unpünktlich. Jede S-Bahn-Linie, die eine Pünktlichkeit von mehr als 95 Prozent aufweist, erhält

einen Punkt. Messlatte ist das Ergebnis 2004 mit 107 Punkten. Für einen Bonus muss dieses Ziel übertroffen werden. Bei weniger als 107 Punkten greift der Malus. Die Sauberkeit (Züge, Bahnhöfe und Umfeld) wird stichprobenweise durch unabhängige Qualitätskontrolleure erhoben, bei der Information der Reisenden werden die Lautsprecherdurchsagen im Zug und diejenigen an Bahnhöfen von regelmässig reisenden Testkunden notiert. Auch diese beiden Kriterien partizipieren mit je 15 Prozent. Die übrigen 40 Prozent stellen das Resultat der Fragebogenauswertungen dar.

VORBILD GÜTERVERKEHR

Beim Güterverkehr sind ähnliche Vereinbarungen mit der Hupac getroffen worden. Hier wie dort stehen qualitative Eigenschaften im Vordergrund. Allerdings muss nun nicht damit gerechnet werden, dass andere Kantone

oder Regionen für einen allfälligen in der Region Zürich eingefahrenen Malus geradestehen müssen. Es sind keinerlei Kompensationen vorgesehen.

RICHTIGE RICHTUNG

Kundendienstliche Kriterien stehen für eine Bonusgewährung im Vordergrund. Bei den Verspätungen liegt diese Messlatte etwas gar tief, denn Verspätungen gelten erst ab sechs Minuten als solche. Viele Busbetriebe, welche ihre Fahrpläne auf die SBB ausrichten, werden vor die Frage gestellt, ob die Übergangszeiten an den Bahnhöfen auszudehnen seien, was betriebswirtschaftlicher Unsinn wäre. Es darf aber damit gerechnet werden, dass sich dank dieser Vorkehrungen das Ausmass der Verspätungen reduzieren wird, zumindest Paul Blumenthal, Leiter Personenverkehr bei den SBB, liess keine Zweifel aufkommen: «Die SBB wollen keinen Malus zahlen!»

Kurt Schreiber

Die neuen Doppelstockzüge für die S-Bahn Zürich rollen an



Foto: Adriano Diolaiuti

Das Innere der neuen Doppelstockzüge der Zürcher S-Bahn.

Im Juni wurde der erste von 60 neuen Doppelstocktriebzügen (DTZ) für die Zürcher S-Bahn in Betrieb genommen und im Beisein von SBB-Chef Benedikt Weibel, Regierungsrätin Rita Fuhrer und rund 150 Gästen auf den Namen Hans Künzi getauft. Damit ehren die SBB den verstorbenen Regierungsrat und Gründervater der S-Bahn Zürich, Hans Künzi. Auf einer Jungfernfahrt konnten sich die Gäste von

den Vorzügen des neuen Fahrzeuges überzeugen lassen, das allerdings auch einige Kinderkrankheiten wie eine nur bedingt funktionierende Klimaanlage aufwies. Zwischenzeitlich sind aber diese Mängel nach Auskunft des Herstellers Siemens behoben worden.

Die neuen DTZ verfügen über einen kundenfreundlichen Tiefeinstieg, die Übersichtlichkeit innerhalb der

Fahrzeuge wurde verbessert, verbesserungswürdig sind allerdings die Matrixanzeigen an den Aussen- und Frontseiten der Fahrzeuge. Die Qualität der Lautsprecherdurchsagen ist besser geworden und die Züge bestechen durch ein gefälliges Aussehen.

Nach neuesten Informationen werden die Züge ab Fahrplanwechsel vor allem auf der S7 zum Einsatz kommen.

Adriano Diolaiuti/Kurt Schreiber

Güterverkehr: Gegenwind im Basistunnel

Der Güterverkehr auf der Schiene kämpft zurzeit an allen Fronten, damit der Volkswille «Güter auf die Bahn» nur einigermaßen umgesetzt werden kann. Und nicht nur ist der Erfolg unsicher, es besteht auch konkret die Gefahr, dass diverse Faktoren zu einem Misserfolg führen könnten. Eine Analyse von der Basistunnel-Front.

Die Investitionen in die beiden Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg wurden der Bevölkerung unter dem Schlagwort «Verkehrsverlagerung» schmackhaft gemacht. Je näher aber das Eröffnungsdatum des Lötschberg-Basistunnels (LBT) rückt, desto mehr entpuppt sich das Ganze alles andere als segensreich für den Güterverkehr. Weshalb?

Aus Sparschwängen musste der ursprünglich durchgehend 2-gleisig geplante Tunnel redimensioniert werden. Im südlichen Abschnitt vom Wallis bis Frutigen (ca. 1/3 der Länge) werden 2 Gleise verlegt, ab dort liegt bis Frutigen nur 1 Gleis. Dieser gut 20 Kilometer lange Einspurabschnitt (vermutlich der längste in der Schweiz) reduziert die Kapazität massiv, da sich die Züge auf diesem Abschnitt nicht kreuzen können. Innerhalb dieser baulich vorgegebenen Einschränkungen lassen sich unterschiedliche Betriebskonzepte realisieren. Damit die Kapazität doch noch einigermaßen zufriedenstellend ausfällt, wären so wenig Richtungswechsel wie möglich vorzusehen, das heisst es fahren viele Züge hintereinander von Nord nach Süd, danach

wird die Strecke geräumt, und anschliessend kommen die Züge von Süd nach Nord. Im Moment sieht es genau umgekehrt aus: In der einen Stunde fahren nach dem IC von Bern Richtung Brig drei Güterzüge (welche bereits in Frutigen aufgereiht sein müssen) in den Tunnel, danach wird die Strecke geräumt, dann kommt ein IC aus dem Wallis und genau ein Güterzug aus dem Süden. Die Kapazität beträgt also bloss 6 Züge pro Stunde, davon 4 für den Güterverkehr. In der nächsten Stunde kommt es noch dicker: Genau in dem Zeitfenster, in welchem die 3 Güterzüge Richtung Süden fahren sollen, kommt der taktüberlagerte Cisalpino durch die Röhre und eliminiert die gesamte Nord-Süd-Kapazität des Tunnels. Damit reduziert sich die Kapazität auf 0 Züge Nord-Süd und 1 Zug Süd-Nord – wahrhaftig eine der Grossinvestition angemessene Kapazität.

ZUR STRAFE ÜBER DEN BERG

Wie eben beschrieben läuft der Betrieb aber nur, wenn keine Störungen auftreten. Weil bei Verspätungen von Zügen das ganze Konzept zusammenfallen würde, müssen durch den Infrastrukturbetreiber des Tunnels strenge Vorgaben an die Pünktlichkeit gemacht werden. Züge, welche mehr als 5 Minuten Verspätung haben, dürfen nicht mehr durch den Tunnel, sondern müssen wie bisher über den Berg. Diese Regelung gilt sowohl für Güter- wie Personenzüge, allerdings sind sie durch die Güterzüge oft gar nicht einzuhalten, weil ge-



Foto: BLS AlpiTransit

Erste Probefahrten im Lötschbergtunnel. Im südlichsten Teil des Tunnels wird die Strecke auch bereits mit Güterzügen getestet.

mäss Prioritätenregelung auf dem gesamten Netz Personenzüge Vorrang haben, auch wenn sie selbst verspätet sind. Dies führt dazu, dass in Basel pünktliche Güterzüge auf dem Weg bis Frutigen wegen Personenzügen aufs Abstellgleis gestellt werden, dadurch nicht pünktlich vor dem Tunnelportal erscheinen und dann zur Strafe über den Berg fahren müssen.

Ganz so leicht lässt es sich aber nicht mehr über den Berg fahren, wenn der Zug durch den LBT geplant wurde: Die Infrastrukturbetreiber beabsichtigen, ihren Tunnel mit Tunnelgebühren zu amortisieren. Die Einsparungen, die das Befahren des Tunnels bringt (Einsparung der zweiten Lok am Berg resp. der Schiebelok), bleiben nicht etwa beim Güterverkehrsunternehmen oder beim Kunden, sondern sollen in Form von Tunnelzuschlägen wieder in die Kassen des Infrastrukturbetreibers fließen. Daraus ergibt sich: Damit es sich rechnet, durch den Tunnel zu fahren, muss zwingend die zweite Lok am Berg eingespart werden. Aber wenn der Zug zu spät kommt,

sollte er über den Berg – und dann fehlt die zweite Lok . . .

GEHEIMNIS DER BEHÖRDEN

Nach allen bisherigen Erfahrungen sind zwei Bedingungen absolut zwingend, will man denn mehr Verkehr auf die Schiene leiten: Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit. Beides kann mit den vorliegenden Ideen nicht verwirklicht werden. Wie die Verkehrsverlagerung damit erreicht werden soll, bleibt das Geheimnis der zuständigen Behörden . . .

Der Fehler liegt hier aber kaum bei der Infrastruktur – diese hat unter den gegebenen Umständen und basierend auf den heutigen Gesetzgebungen das realistisch Mögliche herausgeholt und der Bauherr hat darauf gedrängt, die zweite Röhre doch jetzt gleich zu erstellen. Der Fehler liegt eindeutig bei der Politik, welche sich dazu hinreissen liess, rasch ein paar Millionen Franken einzusparen, ohne Kenntnis der betrieblichen Einschränkungen und der dadurch entstehenden Folgekosten. HS



Foto: BLS AlpiTransit

Auf die Freude über den Durchbruch folgt die Ernüchterung über die Kapazitäten des Tunnels.

2 TAGE
SCHON AB CHF **175.-**



FR-0608-PB

BELLISSIMA – MIT CISALPINO NACH FLORENZ

*Geniessen Sie zwei traumhafte
Tage inklusive Bahnfahrt
mit Cisalpino in Florenz. Dort
verbringen Sie eine Nacht mit
Frühstück in dem Hotel
Delle Nazioni, einem zentral*

*gelegenen Mittelklassehotel.
Entdecken Sie die vielen
Schönheiten dieser besonderen
Stadt, die damals wie heute
in Glanz erstrahlt und mit
ihrem Charme besticht.*



**Neues Angebot:
Shopping im Designer Outlet
in Barberino del Mugello**

FRANTOUR

CISALPINO

Informationen und Buchungen dieses Spezial-
angebotes an Ihrem Bahnhof, im Reisebüro oder
unter Rail Service Tel. 0900 300 300 (CHF 1.19/min.)



PUBLICIS

www.zvv.ch

Mit dem Zürcher Verkehrsverbund ist Ihr Bus auch ein Vielflieger, Ihr Tram auch ein Zirkusliebhaber, Ihr Schiff auch ein Operngänger, Ihre Bahn auch ein Eishockeyfan oder was und wohin Sie wollen.

**EIN TICKET
FÜR ALLES.**



Zimmerberg: Ganzheitliche Lösung statt Flickwerk

Weshalb das fixfertige Projekt des Zimmerberg-Basistunnels (Zimmerberg II) allen Sparmassnahmen zum Trotz nicht in der Schublade verschwinden darf.

Verschiedene Organisationen im Kanton Zürich und Luzern verlangen anstelle des Zimmerberg-Basistunnels den Doppelspurausbau des Albistunnels zwischen Sihlbrugg und Littli bei Baar. Damit wird eine rein lokale Lösung angestrebt – auf der andern Seite schlummert nach dem Willen der Bundesbehörden das fixfertige Projekt des Zimmerberg-Basistunnels vor sich hin, welcher sowohl die lokalen als auch die internationalen Bedürfnisse in idealer Art und Weise abdecken würde und erst noch zur Verlagerung des innereuropäischen Flugverkehrs auf die Schiene beitragen würde.

VERPASSTE CHANCEN

Der Doppelspurtunnel Zürich–Thalwil war Ende der Neunzigerjahre im Bau begriffen, die Tunnelbohrmaschine hätte man bei Thalwil im Tunnel belassen und ihre Arbeit bis zum Tunnelausgang in Littli fortsetzen können, was Einsparungen von 80 Millionen Franken gebracht hätte. 1999 hatte der Nationalrat anders entschieden und damit bewirkt, dass die fertig installierte Tunnelbohrmaschine wieder aus dem Berg herausgezogen werden musste. Es entstanden unnötige Abbruchkosten, und es werden neue Einrichtungskosten für die Baustellen anfallen. Dies ist das Resultat des Sparens um jeden Preis im Nationalrat.

NACH WIE VOR WICHTIG

Soll Mailand ab Zürich innert zwei Stunden und vierzig Minuten erreicht werden, wie es die Neat-Vorlage vorsieht, so

braucht es dazu neben dem Gotthard- und Ceneri- auch den Zimmerberg-Basistunnel. Fehlt eines dieser drei Elemente, lässt sich die vorgesehene Reisezeit nach Mailand nicht realisieren. Die Anschlüsse nach Florenz, Rom, Genua und Turin sind somit nicht mehr möglich. Um diese Verbindungen gleichwohl anzubieten, müssten die Züge in Zürich eine halbe Stunde früher abfahren, was eine Fahrzeitverlängerung ergibt, die der Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem Flugzeug nicht eben dienlich ist.

Aber auch im nationalen Verkehr erfüllt der Zimmerberg-Basistunnel wichtige Funktionen, denn er entlastet die «Berglinie» zwischen Thalwil und Zug und ermöglicht direkte Verbindungen ins Sihltal, ebenso können die S-Bahn-Linien ohne Einschränkung nach Zug verkehren. Dazu kommt, dass Zug ab Zürich innerhalb von zirka einer Viertelstunde per Bahn erreichbar wäre, wovon auch Luzern profitieren würde.

Dem Vorhaben Zimmerberg-Basistunnel wird gerne vorgeworfen, es sei viel zu grosszügig dimensioniert und das künftige Verkehrsaufkommen sei viel zu gering, um eine vernünftige Auslastung zu erzielen. Dem ist entgegenzuhalten, dass dieses Projekt die bestehende einspurige und überlastete Linie bis Littli bei Baar mit einer auf Doppelspur ausgebauten Linie ergänzt. Die bestehende Kapazität wird zwar verdreifacht, es wäre aber unsinnig gewesen, deswegen ab Thalwil Richtung Zug nur einen einspurigen Tunnel zu bauen. Damit sind für die Zukunft genü-

gend Kapazitätsreserven vorhanden, und es wird ein Bauwerk geschaffen, welches dem nationalen und internationalen Verkehr dient.

BESTEHENDE PROBLEME BLEIBEN

Im Zimmerberg-Basistunnel sind bereits die Vorbereitungsarbeiten abgeschlossen worden, damit in Zukunft die Züge Richtung Gotthard–Luzern die bestehende Linie nach Chur nicht mehr auf gleichem Niveau kreuzen müssen. Heute ist dies nicht möglich und der Thalwiler Eingang des Doppelspurtunnels nach Zürich stellt deshalb einen der grössten Flaschenhälse und Gefahrenpunkte auf dem Netz der SBB dar. Würde der Albistunnel auf Doppelspur ausgebaut, müsste definitiv auf den Zimmerberg-Basistunnel verzichtet werden, was bewirken würde, dass auch die Einfahrt in den Doppelspurtunnel bei Thalwil saniert werden müsste. Entgegen der seinerzeitigen Versprechungen müssten dann dort eben doch Häuser abgebrochen werden und der ganze Ausbau wird allein in Thalwil Dut-

zende von Millionen Franken kosten. Diese Kosten müssten zum Doppelspurausbau des Albistunnels zugeschlagen werden.

KRÄFTE NICHT ZERSPLITTERN

In Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) hat der Verteilungskampf bereits begonnen. Alle Regionen, die im ZEB-Projekt nicht vorhanden sind, versuchen, einen Teil des Reservekuchens von 1,3 Milliarden Franken zu ergattern. Wie auch immer der Verteilungskampf ausgeht: Der Zimmerberg-Basistunnel dient nicht nur der Region Zürich, sondern auch der Region Nordwest- und Innerschweiz sowie der Ostschweiz. Es wäre bedauerlich, wenn er definitiv aus der Planung gekippt würde. Dies möglicherweise zugunsten eines lokalen Vorhabens, das nur als Flickwerk bezeichnet werden kann und die anstehenden Probleme nur ungenügend löst. Deshalb ist ein gemeinsames und zielgerichtetes Vorgehen aller Organisationen in den betroffenen Kantonen wichtig.

Kurt Schreiber

Verzicht auf Zimmerberg-Basistunnel: Eine Folge von ZEB

Die heutige Planung für zukünftige Bahnprojekte sieht Einzelinvestitionen zwischen 10 Millionen und 1 Milliarde Franken an rund 50 Stellen des SBB-Netzes vor. Auf Grossinvestitionen wird aus finanziellen Gründen verzichtet. Die Pläne für die neuen Tunnelstecken Thalwil–Baar (Zimmerberg-Basistunnel oder auch Zimmerberg II genannt), Ligerz–Twann, Liestal–Olten (Wisenberg), Gruemet–Killwangen–Spreitenbach (Heitersberg II) sowie Zürich Flughafen–Winterthur (Brüttener) sind deshalb nicht länger Teil der zukünftigen Entwicklung Bahnprojekte (ZEB).

bw

Nach den Rolling Stones rollten die Züge

Ohne Probleme schafften es die SBB, nach dem Rolling-Stones-Konzert in Dübendorf 55 000 Passagiere nach Hause zu befördern. Eine organisatorische Meisterleistung.

Das Rolling-Stones-Konzert vom 5. August 2006 war für die SBB ein Härtetest, den sie mit Auszeichnung bestanden haben. Anstatt der erwarteten 40 000 waren 55 000 Besucher mit dem öffentlichen Verkehr angereist. Dazu dürften die hohen Parkplatzgebühren (40 Franken) und der Einbezug des Billettpreises in die Eintrittsbillette des Konzerts beigetragen haben. Von den bereitgestellten 10 000 Parkplätzen waren denn auch nur deren 1600 belegt. Nationalrat und Stadtrat Martin Bäumle aus Dübendorf zeigte

sich deshalb sehr erfreut und glaubt, dass das ein Modell für die Fussball-EM 08 sein könnte.

Nur dank einer ausgeklügelten Organisation war es möglich, nach Konzertschluss die Besucher innert nützlicher Frist abzutransportieren. So fuhren halbstündlich ausser den Zügen der drei S-Bahn-Linien (die S 5 hielt ausserordentlich in Dübendorf und verkehrte anschliessend ohne Halt bis Zürich HB, die S 9 verkehrte ab Dübendorf ebenfalls ohne Halt bis Zürich HB) noch Extrazüge. Die aus drei

Dosto-Einheiten zusammengesetzten Züge beförderten jeweils rund 1500 Passagiere und verkehrten ab Dübendorf im 6-Minuten-Takt. In Zürich erfolgte dann die Verteilung auf die verschiedenen Regel- und Extrazüge. Die letzten verkehrten um 1.45 Uhr nach Eintreffen des letzten Shuttles von Dübendorf. Zur Orientierung der Kunden hatten die SBB rund 100 Kundenlenkerinnen und -lenker eingesetzt. Für diesen vorbildlichen Einsatz gratuliert und dankt Pro Bahn Schweiz.

Gerhard Bohli

Wir stellen uns vor – ein Hotel als Stationshalter in Filisur



Foto: Hotel Schöntal

Im Sommer draussen, im Winter in der Stube: Das Bahnhofbuffet von Filisur.

Beim Bahnhof Filisur, Knotenpunkt der Rhätischen Bahn (RhB), hat eine neue Ära begonnen. Seit September 2005 wird der Bahnhof durch das Hotel Schöntal für die RhB im Stationshaltermodell betrieben. Weiterhin sind Billette für jede Destination, Reservationen und Informationen am Schalter erhältlich. Das Bahnhofbuffet bietet im Winter in der Stationsstube, im Sommer auf dem Vorplatz Getränke

und kleine Imbisse an, im Souvenirshop sind Mitbringsel, Post- und Wanderkarten, Bahnladenartikel der RhB sowie einheimische Spezialitäten erhältlich. Exklusiv kann das Stellwerk besichtigt werden und die historischen Bahnhofsglocken, die immer noch die Einfahrt der Züge ankündigen, erinnern ebenfalls an alte Zeiten.

Das Hotel ist fünf Gehminuten vom Bahnhof entfernt. Zur Feier der Bahnhofübernahme kann ein Sonderangebot gebucht werden: Übernachtung im Doppelzimmer inklusive Frühstücksbuffet ab drei Nächten für 60 Franken pro Person und Nacht. Für 25 Franken pro Person und Nacht bietet das Hotel zudem ein 3-Gang-Menü an. **mg**

Hotel Schöntal
 Stationshalter RhB Bahnhof
 Bahnhofstrasse 160, 7477 Filisur
 www.schoental.ch; info@schoental.ch
 Tel. +41 (0) 81 404 21 72
 Tel. +41 (0) 81 288 47 80
 Fax +41 (0) 81 404 19 93

Klimaanlage für modernisierten Pendelzug (MPZ)

Im «Handelsamtsblatt» wurde unter dem Titel MPZ-Abteilklimatisierung ein Auftrag für einen Umbau von 15 Zügen mit insgesamt 34 Fahrzeugen ausgeschrieben. Auf Grund der Bedürfnisse der Fahrgäste sowie der wachsenden betrieblichen Anforderungen haben die SBB beschlossen, im Rahmen des Modernisierungsprogramms der NPZ-Flotte zum modernisierten Pendelzug (MPZ) eine bestimmte Anzahl an NPZ-Trieb- und Steuerwagen mit einer Klimaanlage für die Fahrgastabteile auszurüsten.

Auf Anfrage haben die SBB bestätigt, die klimatisierten Züge in erster Priorität für RegionAlps und den Glarner Sprinter einzusetzen. Die Klimatisierung der Fahrgastabteile bringt sicher eine spürbare Qualitätssteigerung dieser Züge und wird von Pro Bahn Schweiz begrüsst. **DUT**



Foto: Walter Löscher

Bahnhof Delle wird renoviert

Die SBB werden die Eisenbahnlinie Boncourt-Delle und den Bahnhof Delle am 10. Dezember für den regionalen Personenverkehr wiedereröffnen. Die Kosten der Instandsetzung werden auf 698 000 Euro geschätzt. Die Wiedereröffnung ist die erste Phase eines noch wichtigeren Projekts: der Wiedereröffnung der Gesamtstrecke Belfort-Biel via Delle. **pbs**

GETEILTE MEINUNGEN ZUR PORTA ALPINA

Auf unserer Webseite haben wir die Frage gestellt: Unterstützen Sie das Projekt Porta Alpina? 587 Personen haben an dieser nicht repräsentativen Umfrage teilgenommen. 289 (49,2 Prozent) stimmten Ja, 274 (46,7 Prozent) Nein und 24 (4,1 Prozent) Weiss nicht. **HS**

Wenn auch Sie an unseren Meinungsumfragen teilnehmen wollen, dann besuchen Sie die Webseite von Pro Bahn Schweiz. www.pro-bahn.ch

300 000 HABEN EIN GA

Erstmals besitzen mehr als 300 000 Personen ein schweizerisches Generalabonnement. Das GA ist die Freikarte für über 23 500 Kilometer des öffentlichen Verkehrsnetzes in der Schweiz. **bw**

Alte Anlagen und neue Visionen im Glarnerland

Auf Anfrage von Pro Bahn Sektion Ostschweiz geben die SBB Auskunft, welche Sanierungen und Verbesserungen im Glarnerland geplant sind.



Foto: Hans Schärer

Die Einführung des Glarner Sprinters war ein Meilenstein in der Eisenbahngeschichte des Glarnerlandes. Nun sind weitere Erneuerungen nötig.

Die Publikumsanlagen zwischen Ziegelbrücke und Linthal entsprechen nicht mehr den Standards. In Ziegelbrücke sind die Umbau- und Modernisierungsarbeiten in vollem Gang, während in der Kantonshauptstadt mit Ausnahme des Aufnahmegebäudes die Anlagen unzweckmässig und veraltet sind. Mit diesem Thema sind wir an die SBB gelangt.

AUSZUG AUS UNSERER ANFRAGE AN DIE SBB

«Mit der Einführung des Glarner Sprinters hat die Bahnverbindung ins Glarnerland an Attraktivität gewonnen. Im Mobilitätskonzept des Kantons Glarus ist ein weiterer Ausbau des Sprinters zum Stundentakt vorgesehen. Das bedeutet, dass im Bahnhof Glarus vermehrt Zugkreuzungen stattfinden. Der Bahnhof der Kantonshauptstadt weist mit Ausnahme des Aufnahmegebäudes Publikumsanlagen auf, welche nicht

mehr den heutigen Standards entsprechen. Aus Sicherheitsgründen dürfen in Glarus nicht gleichzeitig zwei Züge einfahren, da auch eine Unter- oder Überführung fehlt. In den an zweiter Stelle eingefahrenen Zug kann erst ein- und ausgestiegen werden, wenn der erste Zug an der Kante des Aufnahmegebäudes abgefahren ist. Vom Mittelperron muss immer das Gleis 1 überquert werden, vielfach über den Schotter. Als Sofortmassnahme sollte Gleis 1 wieder überdeckt und Gleis 2 mit einem Tritt analog Gleis 1 versehen werden. Später stellen wir uns einen Zugang mit Rampen und Unterführung zum Mittelperron vor und auch eine Erhöhung des Mittelperrons. Diese Massnahmen machen ein gleichzeitiges Ein- und Ausfahren der Züge möglich und sind ein weiterer Schritt zur Automatisierung der Strecke Ziegelbrücke–Linthal. Schwanden–Linthal ist bereits automatisiert.»

AUSZUG AUS DER ANTWORT DER SBB

«Grundsätzlich ist es richtig, dass der Abschnitt Ziegelbrücke bis Glarus (effektiv bis Ennenda) nur über eine Durchschaltung verfügt und somit noch nicht voll ferngesteuert werden kann. Mit Ausnahme von Glarus und Ennenda verfügen die Stationen für den Ein- und Ausstieg nur über schmale Hilfsperrons zwischen den Gleisen. Alle Stationen weisen niedrige Perronhöhen auf. Es ist unbestritten, dass der Sanierungsbedarf im vorderen Glarnerland gross ist. Die Sanierung setzt jedoch die Installation der Fernsteuerung von Ziegelbrücke und diese wiederum die Fernsteuerung der Stationen in der March voraus. Die beiden Projekte sollen bis zum Jahre 2011 in Betrieb gehen. Anschliessend ist die Gesamtsanierung des vorderen Glarnerlandes vorgesehen. Um die Zutrittsverhältnisse zu den Zügen rasch zu verbessern, werden provisorische Massnahmen geplant. So sollen in Glarus die Hilfstritte am Gleis 1 verlängert und am Gleis 2 ein neuer Hilfstritt erstellt werden. Diese Massnahmen können jedoch frühestens im Herbst 2007 umgesetzt werden, da vorerst beim Bundesamt für Verkehr die Bewilligungen einzuholen sind.

In Ziegelbrücke kreuzen sich die Linien Zürich–Chur und Rapperswil–Linthal. Auch drei Buslinien enden in Ziegelbrücke: Ziegelbrücke–Weesen–Amden, Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Uznach und Ziegelbrücke–Näfels–Mühlehorn. Im wichtigsten Knoten der Region werden bis Ende 2007

unter anderem folgende Arbeiten ausgeführt:

Alle Perrons werden auf 55 cm erhöht.

Zu jedem Perron führen neue Rampen für einen behindertengerechten Zugang.

Anstelle des heutigen Güterschuppens werden ein neuer Bushof sowie eine moderne Einstellanlage für Velos und Mofas erstellt.

Die Perrondächer werden saniert und mit neuen Beleuchtungskörpern bestückt.

Die WC-Anlage in der Unterführung wird behindertengerecht.

Auf der Nordseite wird der Zugang zum Postauto verbessert.»

AB 2011 MODERNE BAHN

Der Kanton Glarus hat für das Jahr 2011 den öffentlichen Verkehr in moderaten und finanzierbaren Schritten ausgebaut. Ein Meilenstein war die Einführung des Glarner Sprinters als Direktverbindung nach Zürich. Neues komfortables Rollmaterial für diesen Regio Express ist gemäss Angaben der SBB in den nächsten Jahren vorgesehen. Wir hoffen, dass mit der modernen Bahn auch die Verdichtung des Glarner Sprinters zum Stundentakt kommt. Zusammen mit den stündlichen Regionalzügen und ergänzenden Buskursen wäre dann der Halbstundentakt im ganzen Tal möglich. Unsere Zukunftsvision wäre, dass der RE Glarner Sprinter dasselbe «Schicksal» erleidet wie seinerzeit der RE Cityvogel (Konstanz–Weinfelden–Zürich) und zu einem IR mutiert und über Zürich hinaus verlängert wird.

Hans Schärer



SBB CFF FFS

Wenn Sie mit dem Zug nach Deutschland, Frankreich, Luxemburg oder Österreich reisen, so können Sie Ihr Reisegepäck einfach aufgeben. Weisen Sie Ihren gültigen Fahrausweis am Gepäckschalter vor, und innerhalb von vier Arbeitstagen (Aufgabetag plus drei Arbeitstage) ist Ihr Gepäck direkt an Ihrem Reiseziel. Und das für 30 Franken pro Gepäckstück. Für Gruppen ab sechs Personen sowie für Familien kostet jedes Gepäckstück nur noch 24 Franken. Detaillierte Informationen erhalten Sie an Ihrem Bahnhof, beim Rail Service 0900 300 300 (CHF 1.19/Min.) oder unter www.sbb.ch/baggage. Gute Reise!

Kofferschleppen adieu – auch im Ausland.

Wie die Ostschweiz zum Zuge kommt

Die Südostbahn (SOB) investiert: Gleise und Bahnhöfe werden erneuert und elf neue «Flirt»-Züge eingesetzt. Neu geregelt werden auch die Eigentumsverhältnisse zwischen SOB und SBB.

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist ein Transportunternehmen in der Ostschweiz, welches aus der Fusion zwischen der alten SOB und der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) entstanden ist. Das Südnetz reicht über die Ostschweiz hinaus in die Kantone Zürich und Schwyz. Die alte SOB wurde in früheren Zeiten im Volksmund auch «Schwyzer Staatsbahn» genannt. 2005 zählte die SOB 3,1 Prozent mehr Reisende, die Zahl der Personenkilometer stieg um 2,1 Prozent und der Verkehrsertrag wurde um 6,4 Prozent gesteigert. Um den erhöhten Ansprüchen der Reisenden gerecht zu werden, beschafft die SOB elf neue «Flirts», welche in der Ostschweiz bei Stadler in Bussnang hergestellt werden. Diese neuen Fahrzeuge setzen mit der 2-zu-1-Bestuhlung in der ersten Klasse neue Massstäbe im Regionalverkehr. Weiterhin im Einsatz bleiben die 10 NPZ (Nahverkehrspendelzüge) und auch das Rollmaterial im VAE (Voralpenexpress) bleibt unverändert.

GETRÜBTE RECHNUNG 2005

Obschon die SOB die Verkehrserträge steigern konnte, resultierte 2005 ein Verlust

von 7,9 Millionen Franken. Allein 5,2 Millionen mussten als Sanierungsbeiträge an die Pensionskasse Ascoop zurückgestellt werden. Zudem verursachten Transformatorenschäden an den Re-456-Lokomotiven unvorhergesehene Kosten von 2 Millionen Franken. Auch mussten noch Sonderabschreibungen für alte Fahrzeuge von 2,1 Millionen getätigt werden, welche durch die neuen «Flirts» ersetzt werden.

NETZBEREINIGUNG

Die SOB scheidet aus der Gemeinschaft St. Gallen HB aus und tritt ihren Eigentumsanteil an die SBB ab. Im Gegenzug geht der Anteil der SBB am Bahnhof Lichtensteig und das SBB-Gleis Lichtensteig-Wattwil in Besitz der SOB über. Weiter treten die SBB die Pachtstrecke Wattwil-Ebnat Kappel und den dazugehörigen Bahnhof an die SOB ab. Die operative Übergabe findet am 10. Dezember statt.

NEUE UMBAUPROJEKTE

Die Stellwerke in Wattwil und Lichtensteig Typ Jüdel Baujahr 1910 lassen keinen automatisierten Betrieb zu und sind sehr personalintensiv. Deshalb sind die Totalumbauten inklud-

sive Publikumsanlagen dieser zwei Bahnhöfe geplant. Auf dem Südnetz soll der Bahnhof Biberbrugg modernisiert werden. Dieser wichtige Umsteigebahnhof besitzt keine Unterführung, die Perronanlagen sind veraltet und stellen ein grosses Risiko für die Passagiere dar, wenn diese die Warnanlagen beim Überschreiten der Geleise nicht beachten. Langfristig sind auch weitere Ausbauten im Rahmen des Ostschweizer Zubringers zur Neat in Planung.

GÜTERVERKEHR

Infolge des Projektes Fokus der SBB wurde der Einzelwagenladungsverkehr auf dem ganzen Südnetz eingestellt. Es gibt noch drei kundenorientierte Lösungen in Samstagen, Einsiedeln und Steinerberg.

Im Ostnetz läuft der Wagenladungsverkehr vom RBL nach St. Gallen, bedient wird zwischen Wittenbach und Steinebrunn und St. Gallen Haggen und Herisau. Zusätzlich bedient werden dreimal pro Woche Mogelsberg, Brunnadern, Lichtensteig und Wattwil. Die SOB fährt auch einige Güterzüge im Auftrag der SBB ausserhalb ihres Stammmetzes. **HS**



Foto: SBB

Wir wünschen guten Start

Andreas Meyer, der vom Verwaltungsrat der SBB zum Nachfolger von Benedikt Weibel gewählt wurde, kennt die Bahn von Grund auf. Während seiner Studienzeit hat er sein Taschengeld als Wagenreiner bei den SBB verdient und auch sein Vater war ein «Eisenbahner». Seit 2004 war er Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB Stadtverkehr GmbH. Wir wünschen dem neuen SBB-Chef einen erfolgreichen Start, wir freuen uns auf die Zusammenarbeit und haben ihm bereits die letzten Ausgaben des InfoForum von Pro Bahn Schweiz zugestellt. **DUT**

VIER INTERESSENTEN FÜR DIE SCHIFFFAHRT

Vier Interessenten sind es inzwischen, welche die Bodenseeschiffahrt den SBB abkaufen möchten (siehe InfoForum 2/06): eine Thurgauer Investorengruppe, der sich Rorschach angeschlossen hat, die Gruppe «Seahorse» aus der Region Arbon, weiter eine Gruppe um den Voralberger Tourismuskönig Walter Klaus und schliesslich weiterhin die Stadtwerke Konstanz, die bereits vor drei Jahren Verkaufsverhandlungen mit den SBB führten. **bw**

Die Vorwärtsstrategie des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV)

Im Juli sind die Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr erschienen. In diesem Strategiepapier werden die Ziele bis 2012 aufgeführt.

Erfreulich ist, dass im «Handelsamtsblatt» bereits

der Bauauftrag für den Bahnhof Löwenstrasse und den Weinbergtunnel ausgeschrieben wurde, obschon die Finanzierungszusage des Bundes immer noch aussteht.

Ein Wermutstropfen ist, dass im Strategiepapier die Stadtbahn Limmattal nur als

Diskussionsprojekt erwähnt wird. Dafür werden jetzt im grössten Shopping-Center der Schweiz, in Spreitenbach, zusätzliche Parkplätze gebaut. Eine Anbindung dieses Einkaufszentrums an eine Stadtbahn wäre seit Jahren notwendig und dringend. **DUT**

Mit dem Nachtzug in den hohen Norden

Eine Reise durch die Nacht von Basel Richtung Norden, eine Pause in der pulsierenden Metropole Kopenhagen, eine Fahrt über die längste Eisenbahnbrücke: Im Zug unterwegs von der Schweiz nach Schweden.

Neben den für die Schweizer Kundschaft bewährten Destinationen Hamburg, Berlin, Dresden und Amsterdam bietet CityNightLine (CNL) seit diesem Jahr zwei neue Ziele an: Der «Vega» fährt an den Wochenenden nach Binz auf der Insel Rügen an der Ostsee, der «Aurora» fährt täglich in die pulsierende Metropole Kopenhagen. Und für Reisen in den hohen Norden nach Schweden und Norwegen bietet der «Aurora» ideale Anschlüsse für die Weiterfahrt mit den Öresund-Zügen über die längste Eisenbahnbrücke nach Malmö und Göteborg sowie mit dem X2000 nach Stockholm.

ZWISCHENSTOPP PLANEN

Da jedoch der Bahnhof Kopenhagen und die Zulaufstrecken seit Jahren dauernd überlastet sind, muss man eine verspätete Ankunftszeit in Kopenhagen einrechnen und dies ist praktisch für alle Züge die Regel. Also für die Weiterfahrt genügend Zeit einplanen oder, noch besser und empfehlenswerter, mindestens einen Tag in Kopen-

hagen verbringen und die schöne Stadt und die guten Restaurants im grosszügig angelegten Vergnügungspark Tivoli geniessen. Die Hauptstadt von Dänemark hat sich in letzter Zeit zu einer beliebten Städtedestination in Europa gewandelt und nennt sich auch Venedig des Nordens. Die zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten auf einer der längsten Fussgängerzonen lassen besonders das Herz der Frauen höher schlagen.

DIE NACHT IM ZUG

Für die Nachtfahrt ab Basel und nach Basel können die bewährten Liegewagen oder die vollklimatisierten doppelstöckigen Schlafwagen gebucht werden. Für die lange Reise ist eine Fahrt im Schlafwagen sehr empfehlenswert und wer das Besondere liebt, gönnt sich eine Fahrt im De-Luxe-Abteil mit Dusche und WC. Das im Preis inbegriffene Frühstück ist schmackhaft und reichhaltig. Der Service und die Betreuung der Reisenden durch das Personal der CNL sind ausgezeichnet und lassen keine Wünsche offen. In je-

dem Zug der CNL gibt es den Bar- und Loungewagen, in dem das Nachtessen serviert wird, für Reisende der Liegewagen wird hier auch ein Frühstück angeboten. Als besonderen Service kann man sich Plätze im Internet direkt reservieren.

SCHLAF NACH PUNKTEN

CityNightLine betreibt eine flexible Preispolitik. Je früher man bucht, desto günstiger fährt man. Das Spar-Night-Platzangebot ist limitiert und je nach Auslastung des Zuges unterschiedlich teuer. Den Fahrausweis Club Traveller können Inhaber von Halbtax- und Generalabonnement buchen. Wenn man bereits eine Fahrkarte für die Reststrecke besitzt, so bezahlt man die Kategorie Aufpreis.

Wer Mitglied im CityNightLine-Club ist, kann im Schlaf Punkte sammeln und diese in kostenlose Fahrten auf dem gesamten Netz von CityNightLine einlösen. Die Mitgliedschaft ist kostenlos, bereits profitieren über 20 000 Kunden von den Vorteilen.

Edwin Dutler



Foto: DB AG

Berlins neuer Hauptbahnhof

Mitten in Berlin, unweit von Kanzleramt und Reichstag, wurde im Juni ein neues Wahrzeichen eingeweiht – der Hauptbahnhof. Dort, wo früher der Lehrter Bahnhof stand, wurde der grösste und modernste Kreuzungsbahnhof Europas gebaut. Hier kreuzen sich die Fernverkehrslinien Deutschlands und erlauben ein Umsteigen in alle Richtungen. 300 000 Reisende benützen den Bahnhof bereits täglich, fünf Etagen machen den Aufenthalt zum Erlebnis. Glas, Stahl, Höhe und Weite dominieren den Bau, den markantesten Blickfang aber bilden die beiden Bügelbauten, welche die Stadtbahngeleise überspannen. In Ost-West-Richtung verläuft eine gläserne Halle, die aus Kostengründen auf 320 Meter begrenzt wurde: Bei ICE-Doppelkompositionen stehen die vordersten und hintersten Fahrgäste im Regen. Das geplante Hotel ist noch nicht realisiert. Geändert hat auch der Billettaufdruck für Berlin. Statt Berlin Stadtbahn heisst es nur noch Berlin. Reisende können mit einem Billett nach Berlin jetzt zu allen Bahnhöfen und Stationen des Fernverkehrs und der Berliner S-Bahn fahren. DUT
Internet: www.hbf-berlin.de

Erste finnische Hochgeschwindigkeitsstrecke eröffnet



Foto: Edwin Dutler

Am 1. September eröffneten die Finnischen Staatsbahnen (VR) zwischen Helsinki und Lathi ihre 102 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke. Für die Bedienung mit dem Regionalverkehr wurden auf der Strecke zwei neue Regionalbahnhöfe angelegt. Die Höchstgeschwindigkeit auf der für alle Zugtypen zugelassenen Strecke beträgt 220 Ki-

lometer pro Stunde. Damit verkürzt sich die Reisezeit von Helsinki in die östlich gelegenen Regionen um 40 Minuten. Für den Fernverkehr werden Pendolino-Lizenzzüge von Alstom Finland des Typs S220 eingesetzt, diese sind von Pendolino ETR 460 abgeleitete Neigetechnikzüge, allerdings auf der finnischen Breitspur mit 1524 Millimeter. DUT

Ein finnischer Pendolino vom Typ S220.

Europa hat ein hohes Tempo angeschlagen

Was in den umliegenden Ländern der Schweiz in Sachen öffentlicher Verkehr geschieht – ein Statusbericht.

ITALIEN

In Italien wird mit Hochdruck an einem Hochgeschwindigkeitsnetz gearbeitet. Das Ziel ist, in einer ersten Etappe die Städte Turin–Mailand–Bologna–Florenz–Rom–Neapel bis spätestens im Jahre 2009 mit einem lückenlosen Hochgeschwindigkeitsnetz zu verbinden. Bereits erstellt sind dabei die Abschnitte Turin–Novara sowie Florenz–Rom–Neapel, nächstes Jahr soll Mailand–Bologna eröffnet werden. Zusätzlich entsteht in Bologna ein neuer dreistöckiger Tiefbahnhof. Für die Realisierung der Neubaustrecke zwischen Bologna und Florenz (78,5 Kilometer) wurden Tunnels mit einer Gesamtlänge von 73,9 Kilometern erstellt. Nach Eröffnung dieser Strecke im Jahre 2008 hat Italien die längste Tunnelstrecke der Welt, noch länger als der Gotthard-Basis-

tunnel. Die Fahrzeit zwischen Mailand und Rom beträgt in Zukunft etwas weniger als 3 Stunden. Zwischen Rom und Neapel wird bereits heute fahrplanmässig mit 300 Stundenkilometern und mit ETCS gefahren.

In einer zweiten Etappe, die bis spätestens im Jahre 2013 abgeschlossen sein soll, werden dann noch die Städte Genova–Mailand–Venedig mit einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke verbunden.

ÖSTERREICH/ITALIEN

Baubeginn am Brenner-Basistunnel. Im Juni wurden am Brenner die Erkundungstollentätigkeiten auf italienischem und österreichischem Gebiet für den Bau des 56 Kilometer langen Brenner-Basistunnels aufgenommen. Zusätzlich wird der Abschnitt Franzensfeste–Verona auf vier Spuren ausgebaut.

ÖSTERREICH

Hier wird an der Koralmbahn gearbeitet, dies ist eine Neubaustrecke, die Klagenfurt mit Graz verbindet. Ausserdem entstehen mehrere Neubaubauabschnitte auf der Westbahn zwischen Linz und Wien, und von Wiener Neustadt in Richtung Ungarn wird ebenfalls eine Neubaustrecke gebaut.

FRANKREICH

Im Sommer 2007 geht die 300 Kilometer lange Neubaustrecke Baudrecourt–Paris in Betrieb, fahrplanmässig wird hier mit 320 Stundenkilometern gefahren. Zusätzlich zu den direkten Zügen von der



Fotos: Edwin Dutler

Der Eurostar Alta Velocità unterwegs zwischen Turin und Mailand – mit einer Geschwindigkeit von 300 Kilometern pro Stunde.

Schweiz und von Deutschland nach Paris fahren auf dieser Strecke innerfranzösische TGV in praktisch alle Regionen von Frankreich. Den Fahrplan findet man bereits heute im Internet unter www.tgvsteuropeen.com.

Im Juni dieses Jahres wurden die Bauarbeiten am TGV Rhin-Rhône aufgenommen, an dem sich die Schweiz mit rund 100 Millionen Franken beteiligt. Auch diese Strecke wird für 320 Stundenkilometer ausgelegt, so dass die Reisezeit zwischen Basel und Paris noch genau drei Stunden dauert.

DEUTSCHLAND

Im Mai dieses Jahres wurde die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg–Ingolstadt eröffnet, welche die Fahrzeit von Berlin und Hamburg nach München verkürzt. Auf dieser Neubaustrecke wird mit 350 Stundenkilometern gefahren. Und nach jahrelangem Tauziehen rücken Ausbau und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Lindau–Geltendorf (München) endlich in greifbare Nähe. Der neue Verkehrsminister von Deutschland, Wolfgang Tiefensee, hat einem baldigen Baubeginn zugestimmt, die Fertigstellung ist spätestens auf 2013 zu erwarten. Be-

kanntlich hat die Schweiz beschlossen, dieses Bauvorhaben mit 75 Millionen Franken zu unterstützen. Die Fahrzeit zwischen Zürich und München soll dann 3 Stunden 15 Minuten betragen. An der Memminger Verkehrskonferenz wurde von den Verantwortlichen auch der Begriff Rhonelsar erwähnt. Es wäre ja zu

Anders als in der Schweiz werden alle Projekte in Doppelspur ausgeführt.

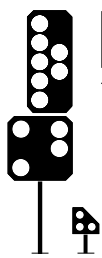
schön, wenn die vor 40 Jahren bestehende Verbindung zwischen München und Lyon wieder realisiert würde, selbstverständlich mit mehrstromfähigen ICN und ohne das lästige Umsteigen in Genf Richtung Frankreich. Spätestens bei der Bestellung der neuen Neigezüge für diese Strecke wissen wir, ob die SBB diese Chance nutzen wollen.

Es ist bemerkenswert: Alle aufgeführten Projekte werden selbstverständlich in Doppelspur, Zufahrtslinien teilweise in Vierspur ausgeführt, dies im Gegensatz zur Schweiz, wo ein internationaler Transittunnel grösstenteils nur einspurig realisiert wird.

Edwin Dutler



Brückenbau für die Hochgeschwindigkeitslinie über den Fluss Po.



BÄR

INGENIEURBÜRO FÜR BAHNSICHERUNG AG

kompetent - zuverlässig - sicher

Unser Team ist Ihr Partner für:

- Sicherungsanlagen
- Bahnübergänge
- Telekommunikations-Anlagen
- Kabelanlagen
- Sicherheitsprüfung
- Fachausbildung

Geschäftssitz + Techn. Büro:

Luppenstrasse 3
8320 Fehraltorf
Tel. 044 956 52 52
Fax. 044 995 67 61

www.baer-ing.ch

Technisches Büro:

Untere Hardegg 34
4600 Olten
Tel. 062 287 70 40
Fax. 062 297 00 67

info@baer-ing.ch

STADLER

Clevere Lösungen auf der Schiene

Damit Bahnfahren Spass macht.

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

Inserateschluss

für die nächste Ausgabe des InfoForum
(Erscheinungsdatum 8. Dezember) ist der

3. November 2006

Infos und Buchung:
Stämpfli Publikationen AG
Jacqueline Rohner
Telefon 031 300 63 88
E-Mail insetate@staempfli.com



www.atupri.ch

Leistung. Qualität. Verbundenheit.

Sicherheit in wichtigen
Momenten des Lebens



Krankenkasse

atupri

Gönner und Sponsoren

Unterstützen auch Sie Pro Bahn Schweiz: Mit einem Gönnerbeitrag (mindestens 500 Franken) zeigen Firmenmitglieder, dass sie unsere Arbeit schätzen. Pro-Bahn-Firmenmitglieder inserieren im InfoForum zum Vorzugstarif. Auch folgende Gemeinden sind bei Pro Bahn Schweiz Mitglied: Dübendorf, Elgg, Frauenfeld, Läuelfingen, Rafz, Rüti, Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.

gs graphic-studio gmbh
network publishing



«Fehlleistungen en suite»

Wie die SBB bei Störungen (nicht) informieren.

28. April: Dem Radio entnehme ich, dass in Thun zwei Züge kollidiert sind und mit Verspätungen zu rechnen sei. Ich wollte um 09.02 Uhr von Bern nach Zürich und von dort aus nach Rüslikon fahren. Bereits um 08.50 Uhr stehe ich auf dem Perron und wie auf der Abfahrtstafel zu lesen ist, steht eine Ersatzkomposition schon bereit. 09.02 Uhr: Nichts passiert. 09.04 Uhr: Der IC nach Basel fährt pünktlich ab. 09.12 Uhr: Die S2 nach Langnau fährt ebenfalls fahrplanmässig ab. 09.16 Uhr: Endlich fährt auch unser Zug los. Er ist schon beim Löchligut, als eine Stimme in gebrochenem Deutsch um Entschuldigung bittet, dass der Zug wegen einer Betriebsstörung Verspätung habe! Nur: Die Störung ereignete sich ja in Thun und nicht östlich von Bern, die Durchsage stimmte folglich überhaupt nicht. Bei der Einfahrt in Zürich fuhr «mein» Zug in Richtung Rüslikon gerade ab ...

29. April: Ich will an den Zweitagemarsch in Belp. Um 06.54 Uhr komme ich auf Gleis 13C in Bern an. Als fleissiger Bahnbenutzer weiss ich, dass die S3 in Richtung Belp/Thun von den vorderen Gleisen ab-

fährt. Ich steige die Treppe hoch, um herauszufinden, ab welchem Gleis um 07.02 die S3 nach Belp losfährt: Gleis 12C, samstags und sonntags! Sehr «kundenfreundlich», die im Vergleich zu den übrigen Wochentagen unterschiedlichen Abfahrtsgeleise! Also die Treppe wieder runter. Kurz darauf wird die Anzeigetafel für Gleis 12C gelöscht. Es wird 7 Uhr, nichts geschieht. Es wird 7 Uhr, 1 Minute und 30 Sekunden: Ich ahne was, spurte durch die Unterführung und siehe da: Der vermisste Zug steht auf Gleis 2! Es reicht noch, um dem «Abfertiger» zuzubrüllen, dass auf Gleis 12 rund 50 Leute stünden und nichts vom Gleiswechsel wüssten. Diese sollten den nächsten Zug nehmen, ist seine Antwort. Dann endlich teilt er per Funk mit, man solle mit Lautsprecherdurchsagen auf die Gleisänderung aufmerksam machen. Dass der Zug schliesslich mit Verspätung losfährt, haben sich die SBB mit ihrem Informationsdefizit selber zuzuschreiben! Mein Fazit: Jedes Mal, wenn der Betrieb nicht ganz genau nach Plan läuft, so entstehen bei der SBB Informationsdefizite!

Kurt-W. Lüthi, Sektion Espace-Mittelland

«Die Kunden sind anpassungsfähig»

Antwort auf den Leserbrief «Fahrplan: Der Kunde denkt anders» im InfoForum 02/06

Nicht alle Kunden denken anders – und Kunden sind anpassungsfähig. Zudem sind wir Schweizer ebenso intelligent wie unsere nördlichen Nachbarn, wo die Fahrplandarstellung dem Kalendertag entspricht, ohne Doppelbezeichnungen von Tagen/Daten. Bern ist in dieser Sache vorbildlich. Als weitere Beispiele dienen im Kursbuch, Feld 700, die Abfahrt in Basel SBB um

3.50 Uhr nach Brugg AG und im Feld 410 die Abfahrt in Biel um 3.35 Uhr nach Grenchen, beide sogar auf der letzten Seite der Felder. Wenn diese auf der ersten Seite des Kursbuches/am Anfang des Plakatfahrplans stehen, so wird die einfache Tagesbezeichnung noch deutlicher. Und weil die Spätheimkehrenden zu unterschiedlichen Zeiten heimfahren: Bis zur welcher

Zeit müsste man die Doppelbezeichnungen anwenden? Man würde nie fertig! Somit übernehmen wir nebst anderen Bezeichnungen auch noch diese von der DB: Der Tag dauert von 0.00 bis 24.00 und jeder Zug wird mit einfacher Tagesbezeichnung oder einfachem Datum vermerkt, sollte er an weniger als sieben Tagen/Nächten pro Woche verkehren. Willi Pfeiffer, Eglisau

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstrasse 19
8953 Dietikon
T 044 741 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@hispeed.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



Wir finden einen Weg!



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: Die 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.

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

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