

## Einheitliche Sprache im öffentlichen Verkehr

Der Verband öffentlicher Verkehr hat das Projekt FIScommun für eine einheitliche Fahrgastinformation lanciert. Das Urteil von Pro Bahn: Eine gute Sache, aber das Projekt muss von allen Transportunternehmen umgesetzt werden und vernetzt sein.

«FIS» steht gemeinhin für die Fédération Internationale du Ski oder für den europäischen Schienekorridor France–Italien–Slovenie von Lyon über Torino nach Maribor. «Kommun» kann auch etwas Gewöhnliches bedeuten. FIScommun bedeutet nichts von alledem. Am Bahnhof, an der Busstation – FIScommun wird überraschen.

Das öV-System der Schweiz ist spitze. Im Takt von Davos Dorf bis Montfaucon. Der Fahrplan dazu findet sich mit einem Klick und für die ganze Strecke wird nur ein einziges Billett ausgestellt. Bin ich auf der Reise, haperts aber mit der Information. Auf welchem Bahnsteig fährt mein Zug, wo muss ich umsteigen, bin ich

rechtzeitig in Glovelier – erreiche ich den Anschluss auf den Jurabahnen? Hier setzt FIScommun an.

### INTUITIV VERSTÄNDLICH

Im Rahmen des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) reift ein Projekt heran, um «im Bereich der Fahrgastinformation schweizweit eine einheitliche öV-Sprache zu sprechen. Nicht der Kunde im jeweiligen Gebiet muss die Sprache des ansässigen Betreibers lernen, sondern alle Unternehmen des öV sprechen dieselbe Sprache und achten konsequent darauf, dass dieselben Symbole immer dasselbe bezwecken und die Reihenfolge der angezeigten Daten immer identisch ist. Ziel ist es, eine intuitive Verständlichkeit zu erreichen und damit einen grossen Schritt in Richtung Kundendienst zu vollbringen.» Dies schreibt der VöV zum Zweck dieses Projekts in seinem Bericht zur Vernehmlassung. Etwas kom-



Alte Infosysteme werden laufend durch neue ersetzt.

pliziert zwar wird der Zweck ausgedrückt, aber es ist genau das, was Pro Bahn schon lange fordert. Jetzt sind wir zur Stellungnahme eingeladen worden. Eine Arbeitsgruppe von Pro Bahn Schweiz hat die Vorlage unter die



Fahrgastinformationen sollen intuitiv verständlich sein.

Lupe genommen. FIScommun ist Bestandteil des Regelwerks Technik (RTE) des VöV und des Bundesamts für Verkehr (BAV) und hat damit für die Ausgestaltung für alle Transportunternehmungen (TU) verbindlichen Charakter.

### GUTE ARBEIT GELEISTET

Gleich vorweg: Die Autoren haben gute Arbeit geleistet. Wenn alle TU konsequent solche Fahrgast-Informationssysteme (FIS) einsetzen, dann bleibt den Reisenden nur noch, die ganze Flut an Informationen aufzunehmen und zu verarbeiten. An vielen Bahnhöfen existieren diese Infomittel bereits. Verschwunden sind zwar die Rahmen mit Schiebetafeln und Drehuhr. Die Falblatt-Anzeigen tun auch ihren Dienst,

nur ist dieser «Klapparatismus» recht störungsanfällig und sehr aufwendig, wenn es gilt, neue Ziele aufzunehmen.

### GLEICHER STANDARD

Die Bedürfnisanalyse hats klar aufgezeigt: Abfahrtszeit, Uhr, Anschlüsse, Echtzeitinformationen, Verspätungen und Störungen – darüber muss vorrangig orientiert werden. Für die Bahn und die Nahverkehrsmittel gilt der gleiche Standard – am Bellevue in Zürich für Tram und Bus oder im Bahnhof Brig für SBB, BLS, MGB, Postauto und Stadtbus. Bahnen verkehren auf Gleis 1–99 mit Sektoren A–E, Tram und Bus ab Abfahrtskanten (A–Z). Die Uhrzeit (13:12) gilt für Bahn und Regionalbusse, die Wartezeit bis zum nächs-

Fortsetzung auf Seite 2

## Inhalt

**Thema:**  
**Fahrgastinformation**  
Pro Bahn nimmt die Vorschläge des Verbands öffentlicher Verkehr unter die Lupe ..... 1-2

**Aktuell**  
Jedem Passagier einen Sitzplatz: Tempi passati? ..... 3  
Neues Rollmaterial für die S-Bahn Zürich ..... 3  
Postuliert Ulrich Gygi die Bahn 4000? ..... 5

**Hintergrund**  
Ehre für Europas höchstgelegene Alpentransversale ..... 7  
Eine Zugreise durch das Vallée de Joux ..... 8

**International**  
Neuseeländer Regierung kauft die Bahn zurück; Kommentar von Pro Bahn Schweiz ..... 13

**Impressum**  
Kontakte Pro Bahn Schweiz .. 2/15



Bild: pbs

### Editorial

Die Euro 08 ist vorbei. Sportlich hat sie der Schweiz zwar nicht den insgeheim erhofften Erfolg gebracht. Doch wie haben die regelmässigen Benutzer des öffentlichen Verkehrs die Zeit mit dem grossen Passagieraufkommen erlebt? Mehrheitlich lief der Betrieb pünktlich ab und die Kapazitäten wurden oft nicht voll benötigt. Auch die bekannten Lokstörungen blieben im Rahmen. Das grösste Plus für Kundinnen und Kunden waren jedoch die «gelben» Auskunftspersonen in den Bahnhöfen. Jederzeit auskunftsbereit, jederzeit erreichbar, die guten alten SBB waren wieder auferstanden. Jeder Bahnreisende wurde wie ein VIP betreut. Die Euro 08 hat gezeigt, dass «sichtbares» Personal durch nichts zu ersetzen ist. Dabei hat auch das Unternehmen SBB profitiert. Ein Fronteinsatz ist für Angestellte der Verwaltung eine gute Weiterbildung. Es besteht eine Chance, dass Entscheide in der Verwaltung in Zukunft vermehrt aus der Sicht der Kunden getroffen werden. Ein Einsatz als Kundenlenker wäre deshalb für jede Kaderposition eigentlich Voraussetzung. Und die Fahrgäste wären mit einer Rückkehr von Personal an die Front nur glücklich.

Edwin Dutler, Präsident

Fortsetzung von Seite 1

ten Kurs (6', 15') im Ortsverkehr. Fahrzielanzeigen, Routeninformation und die Inneninformation mit Bildschirm und Textzeile sind definiert. Auf den Bildschirmen im Fahrzeug zeigt eine Perlschnur die nächsten Halte und das Ziel an. Vor einem



Die Informationen sind vorhanden, aber unleserlich, da der Monitor spiegelt.

Knotenpunkt werden Anschlusskurse aufgeführt. Vorgesehen ist die Verspätungs- und Störungsinformation – Linie XY verkehrt nicht, Züge werden über Olten umgeleitet und so weiter. Beim genauen Hinsehen tauchen Schwachstellen auf: Infos zu Rollstuhlteilen, dem (einzigen) WC im Zug, Raum für Velos und Kinderwagen, Gruppenreservierungen sind noch nicht geregelt, ebenso wenig die Darstellung eines Flügelzuges (S5 in Bern nach Murten und Neuenburg). Werden in Knoten auch alle Anschlusslinien anderer Bahnen (Trogenbahn in St. Gallen, RBS in Bern und so weiter) ausnahmslos und inklusive Verspätungen aufgeführt?

### VERNETZUNG NÖTIG

Pro Bahn – eingeladen als einzige Konsumentenorganisation – bleibt dran und wird auch auf scheinbar nebensächlichen, aber nützlichen Informationen bestehen. Es

bleibt aber zu bedenken, dass das ganze FIS nur so gut funktionieren wird, wie der Input generiert wird. Die Arbeit ist nicht zu unterschätzen, bis die Grunddaten bei jedem Fahrplanwechsel drin sind. Dann braucht eine Vernetzung mit den Betriebsleitsystemen und -zentralen aller beteiligten TU (in St Gallen etwa SBB, SOB, AB, Postauto, VBSG). Entscheidend ist auch die Wartung, damit solch komplexe Systeme einwandfrei funktionieren – wird lückenhaft informiert, nützt ein solches System gar nichts mehr. Speziell auf die Vernetzung al-

ler TU und die absolute Zuverlässigkeit hat Pro Bahn in ihrer Stellungnahme hingewiesen. Ausserdem lehnen wir jegliche Vermischung von Werbung und Fahrgastinformation konsequent ab.

### WER BEZAHLT?

Einen Haken gilt es auszüräumen. FIScommun regelt verbindlich die Darstellung der Information. Ein solches System zu installieren, ist aber jeder einzelnen TU überlassen. Elektronik ist nicht billig. Wer bezahlt? Meist wird dies über die Abgeltung für die Bahninfrastruktur von der öffentlichen Hand übernommen. Daher sind die Kantone als Besteller des Regionalverkehrs gefordert. Pro Bahn wird auch dort für Druck sorgen, damit die optische und die akustische Information bei allen TU den Kundenerwartungen genügen.

Kaspar P. Woker

Die Stellungnahme von ProBahn zu FIScommun im Internet: [www.probahn.ch](http://www.probahn.ch).

### Impressum

#### HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz (pbs)  
Interessenvertretung  
der Bahn-, Bus- und Tramkunden  
Postfach 2224, 8021 Zürich  
T 044 741 49 90  
N 079 401 05 40  
[www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)  
[info@pro-bahn.ch](mailto:info@pro-bahn.ch)

#### REDAKTION

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

#### MITARBEIT

Edith Dutler, Edwin Dutler (DUT),  
Bernhard Ledermann, Willi  
Rehmann (wr), Hans Rothen (HR),  
Urs Schaffer, Hans Schärer (HS),  
Kurt Schreiber (KS), Kurt Senn,  
Andy Spichtig, Bernhard Studer,  
Kaspar P. Woker

#### KORREKTORAT

Yvonne Schär  
Hintere Hardaustrasse 20  
4900 Langenthal  
[yschaer@sunrise.ch](mailto:yschaer@sunrise.ch)

#### INSERATE

Stämpfli Publikationen AG  
Inseratemanagement  
Postfach 8326  
3001 Bern  
T 031 300 63 88  
F 031 300 63 90  
[inserate@staempfli.com](mailto: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](http://www.graphic-studio.ch)

#### AUFLAGE

2500 Exemplare

4 x jährlich

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

#### NÄCHSTE AUSGABE

Die nächste Ausgabe der  
Zeitschrift InfoForum von  
Pro Bahn Schweiz erscheint:

**Nummer 4/08:** 5. Dez. 2008  
(Inserateschluss: 31. Okt. 2008)



# Stehplatz-Komfort in der Zürcher S-Bahn?

Die Zürcher S-Bahn weicht von ihrem einstigen Grundsatz ab, wonach jedem Passagier ein Sitzplatz zusteht.



Bild: SBB

Während der Euro war der Ansturm auf den öffentlichen Verkehr gross. Ist in der Zürcher S-Bahn auch in Zukunft ein Vorwärtskommen nur im Stehen möglich?

Jedem Passagier seinen Sitzplatz – das war die Devise des verstorbenen Zürcher Regierungsrats Hans Künzi, des Vaters der Zürcher S-Bahn. Konsequenterweise wurde versucht, bei der Gestaltung der Zürcher S-Bahn diesem Slogan nachzuleben. Während in anderen Regionen wie Basel und Bern Fünf-Wagen-Züge mit einem halben Erstklasswagen auch zur Hauptverkehrszeit die Regel waren, wurden in Zürich in beiden Klassen wesentlich mehr Plätze angeboten.

Doch bereits in den 90er-Jahren war von SBB-Verantwortlichen zu hören, auf kurzen Distanzen müssten Stehplätze in Kauf genommen werden. Dass diese Aussage nicht gerade zum Ein- und Umsteigen auf Zug und Bus

einlädt, liegt auf der Hand. Im Auto sitzt der Pendler im Stau, hört Musik und muss oder darf zumindest sitzenderweise auf die Weiterfahrt warten.

## UNGEMÜTLICH

Beim öffentlichen Verkehr ist dies anders: Wohl kommt man vorwärts, dies geschieht aber im Stehen, was in Zukunft noch mehr zur Regel werden soll. Ganz ungemütlich wird es bei einem Bahnstau wegen einer Betriebsstörung: Dann ist gar stundenlanges Stehen angesagt. So viel zur Erinnerung: Der Automobilist oder die Automobilistin sitzt im Stau, selbst wenn er stundenlang dauert ...

Auch Pro Bahn freut sich über die Zunahme der Passa-

gierfrequenzen. Auf der andern Seite stimmt es aber nachdenklich, wenn heute auch von den S-Bahn-Verantwortlichen in Zürich eher resignativ ausgeführt wird, in Zukunft müsse vermehrt mit Stehplätzen gerechnet werden. Als Wundermittel werden neuerdings die sogenannten Multifunktionsabteile angepriesen. Die neuen Triebzüge (siehe Artikel unten) sollen zwei solche Multifunktionsbereiche mit grosszügigen Abstellmöglichkeiten für Velos, Kinderwagen, Gepäck und Skiausrüstung erhalten. Damit entfällt aber auch eine Anzahl von Sitzplätzen. Dafür sind pro Zug lediglich zwei Toiletten auf 526 Personen vorgesehen. Zugunsten dieser Abstellmöglichkeiten ist also

Stehspass angesagt. Eine weitere Steigerung wäre wohl die vollständige Entfernung aller Sitze – damit wären wir wieder beim 4-Klass-System angelangt, das in Deutschland Ende des 19. Jahrhunderts Gültigkeit hatte.

## AUSBAU

Pro Bahn versteht, dass Lösungen gesucht werden müssen, um eine möglichst grosse Kapazität zu bewältigen. Multifunktionsabteile können aber nur eine temporäre Lösung darstellen und sie dürfen nicht definitiv zulasten von Sitzplätzen gehen. Ausbau der Infrastruktur und nicht Ausbau mit Stehplätzen muss also die Devise lauten.

Kurt Schreiber

## Neues Rollmaterial für die Zürcher S-Bahn

Die SBB bestellen bei Stadler Rail 50 Doppelstock-Triebzüge und bei Siemens und Bombardier 121 Niederflur-Doppelstockwagen.

Bei der S-Bahn Zürich hat sich die Zahl der Reisenden seit Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes mehr als verdoppelt. Deshalb wurde es notwendig, die Zahl der Doppelstockzüge der SBB aufzustocken. Heute stehen 113 Doppelstock-Pendelzüge mit

je 3 Personenwagen der 1. Generation sowie 50 vierteilige Doppelstock-Triebzüge der 2. Generation im täglichen Dauereinsatz. Um das zukünftige Wachstum zu bewerkstelligen, für das neue Konzept der S-Bahn-Züge mit der Durchmesserlinie sowie für

Fahrplanverdichtungen werden zusätzliche Kompositionen benötigt.

## DIE ENTSCHEIDE

Der Verwaltungsrat hat Anfang Sommer 2008 folgende Entscheide getroffen:

Es werden 50 sechsteilige Triebzüge Dosto-RV bei Stadler Altenrhein bestellt, die ab dem Jahre 2011 in Betrieb genommen werden. Deren Inneneinrichtung soll sich an den Doppelstock-Triebzügen orientieren, gemäss Auskunft

Fortsetzung auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

der SBB sind im Dosto-RV wenigstens zwei WC vorgesehen. Der Zug ist voll klimatisiert. Gemäss dem CEO der SBB, Andreas Meyer, soll das neue Rollmaterial spürbar mehr Komfort bringen. Zu gegebener Zeit wird Pro Bahn zur Besichtigung der Maquette eingeladen und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist im Besitz unserer Wunschliste betreffend Kundenbedürfnisse. Wir werden sehen, was die vollmundigen Versprechungen von heute wert sind.

**AUSGEMUSTERT**

Wie bereits früher berichtet, werden die Doppelstock-Pendelzüge der 1. Generation im Zuge einer umfassenden Renovation ebenfalls voll klima-

tisiert. Dabei wird ein bestehender 2.-Klass-Wagen durch einen neuen Niederflur-Doppelstock-Zwischenwagen ersetzt, damit auch den Bedingungen des Behindertengesetzes entsprochen werden kann. Der Bau dieser 113 Wagen und das Refit-Programm wurden an die Hersteller Siemens und Bombardier vergeben. Wo der neue Wagen gebaut wird, wurde noch nicht kommuniziert. Mit den fre werdenden Zwischenwagen sollen in den Hauptverkehrszeiten Zusatzzüge angeboten werden und alles heute noch im Einsatz stehende einstöckige Rollmaterial (unter anderen Mirages) soll dann ausgemustert werden, was sicher weder von den Kunden noch von den SBB bedauert wird.

Nachdem die Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn (SZU) auf

der Linie im Sihltal neu zwei Doppelstock-Pendelzüge von den SBB gekauft hat, werden acht neue Zwischenwagen direkt an die SZU geliefert. Die SZU wird zuerst beliefert.

**FERNVERKEHR**

Die ursprünglich mit einer Option verlangte Variante, die neuen Züge auch im Fernverkehr einsetzen zu können, wird laut Auskunft der SBB nicht weiterverfolgt. Zum Glück, Pro Bahn machte schon bei der Ausschreibung darauf aufmerksam, dass den Anforderungen der Kunden im Fernverkehr nicht mit Regionalverkehrs-Triebzügen entsprochen werden kann. Deshalb werden die SBB Ende Jahr Doppelstockzüge für den Fernverkehr ausschreiben.

Edwin Dutler



Bild: SBB

**Trassenpreise:  
Neues System**

Zuerst hatte der Nationalrat und nachher der Ständerat eine Motion gutgeheissen. Diese verlangt, dass das Trassenpreissystem geändert werden soll. Aktuell spielt das Gewicht der Züge bei der Festsetzung der Preise eine entscheidende Rolle. Die Motionäre verlangen, dass vermehrt berücksichtigt wird, ob eine Trasse viel oder wenig Kapazität beansprucht. So wäre es möglich, dass Trassen in Zeiten mit schwacher Nachfrage billiger verkauft werden könnten. Ziel ist es, die Auslastung zu erhöhen, ohne dass Ausbauten nötig sind. HS

**Zusätzlich zahlen?**

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) meint; wenn die Bahn ausgebaut werden soll, brauche es mehr Geld. Deshalb denkt man beim BAV über eine Kilometerabgabe nach. Die Bahnfahrer sollen für jeden gefahrenen Kilometer eine zusätzliche Abgabe im Rappenbereich leisten. Pro Bahn meint, dass es unklug wäre, etwa diejenigen zu bestrafen, welche für den Arbeitsweg bewusst auf das Auto verzichten. HS

**Basel ohne Trolleybus**

Im Juli wurden in Basel die sieben zuletzt noch verbliebenen Fahrzeuge nach Rumänien verschickt. Der Basler Trolleybusbetrieb endet so Mitte 2008 nach 67 Jahren. Basel wird zur einzigen Schweizer Tramstadt ohne Trolleybus. Der Trolleybusbetrieb und das Netz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) waren zu klein, um betriebswirtschaftlich langfristig zu überleben. Die Regierung lehnte einen Ausbau ab, eine Volksabstimmung bestätigte diese Haltung. Häufig wurde damit argumentiert, dass Basel eine Tramstadt sei, da habe es kaum Platz für den Trolleybus. Die Personen, welche sich für den Erhalt der Busse eingesetzt hatten, wollen diese Aussagen beim Wort nehmen und sich für den Ausbau des Tramnetzes einsetzen. wr

**Basler Pläne für Tramlinien**

Die Tramlinie 8 wird verlängert, für die Tramlinie 2 setzt sich das Initiativkomitee «Pro Tram Basel» ein.

Die Verlängerung der Tramlinie 8 von Basel nach Weil am Rhein ist aufgegleist, die Bauarbeiten können im Dezember beginnen. Die 2,8 Kilometer lange Tramlinie kostet nach bisherigen Berechnungen 104 Millionen Franken. Neben dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil leisten auch der Bund, das deutsche Bundesland Baden-Württemberg, der Landkreis Lörrach und die BVB bedeutende finanzielle Beiträge. Die Tramlinie kann voraussichtlich 2012 in Betrieb genommen werden.

**TRAMLINIE 2 IN SICHT?**

Um 1966 wurde der Westast der Ringlinie 2 von Bahnhof Basel SBB zum Badischen Bahnhof durch eine Buslinie

ersetzt. Auslöser dazu war der Neubau der Johanniterbrücke über den Rhein. Dies ist die einzige Tramlinie, die in Basel je eingestellt wurde. In den vergangenen Jahrzehnten hat sich immer wieder gezeigt, dass mit der Einstellung das Netz der Strassenbahn in Basel massiv geschwächt wurde. Dies wurde inzwischen auch von der Basler Regierung festgestellt. Das Busnetz in Basel wurde vor kurzer Zeit teilweise neu organisiert und die Funktion der ehemaligen Linie übernahm nun Bus 30.

Ein neues Initiativkomitee «Pro Tram Basel» hat sich zum Ziel gesetzt, die Buslinie 30 durch das Tram zu ersetzen und den «historischen» Fehler aus den 60er-Jahren zu korrigieren. wr

Info: www.protram-basel.ch

## Wird Ulrich Gygi die Bahn 4000 postulieren?

Was bringt der Wechsel im Präsidium des SBB-Verwaltungsrates? Droht das Szenario Abbau oder wird die Forderung nach einer Bahn 4000 endlich laut?

Bekanntlich tritt Thierry Lalive d'Épinay nach zehnjähriger Tätigkeit als Präsident des SBB-Verwaltungsrates zurück. In seiner Amtszeit wurde das Projekt Bahn 2000 realisiert, der eigentliche Promotor des Projektes war jedoch der Ende 2006 ausgeschiedene CEO, Benedikt Weibel. Es ist aber sicher auch ein Verdienst von Lalive d'Épinay, dass bei den SBB im vergangenen Jahrzehnt keine grösseren Abbau-massnahmen und «Randstundenkonzepte» durchgezogen wurden.

### SELBSTKRITIK

Es ist deshalb umso bemerkenswerter, was Lalive d'Épinay im Sommer in der SBB-Zeitung, dem Kommunikationsorgan für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB, als Chefsache zum Projekt ZEB geschrieben hat: «Mit dem, was heute in der Planung ist, werden wir dieses Ziel nicht erreichen. Es braucht die ZEB-Zusatzpakete, sehr rasch auch

ZEB 2 und noch mehr und vor allem schneller. Hätte die Generation vor uns so geplant wie wir, würden wir heute im Stau ersticken und in den Zügen stehen. Wir brauchen heute wieder einen grossen Wurf wie damals Bahn 2000. Wir brauchen in 25 Jahren mindestens eine Bahn 4000.»

Die Worte sind klar und eindeutig und decken sich mit den Forderungen von Pro Bahn Schweiz. Aber lieber Thierry Lalive d'Épinay, wieso haben Sie diese klaren und berechtigten Forderungen nicht bereits vor fünf Jahren, während Ihrer Amtszeit, dem Bund und der Öffentlichkeit mitgeteilt? Wieso waren Sie zum Eigner immer so nett und dienstbeflissen? Etwas mehr Druck wäre in Bundesbern einfach angezeigt.

### BAHN 4000

Wir sind sehr gespannt, ob der neue Präsident der SBB, Ulrich Gygi, auch so vehement eine Bahn 4000 fordert. Die Kun-

dinnen und Kunden der Post durften in den letzten Jahren folgende Szenarien erleben: Schliessung von Poststellen, Verkürzung der Schalteröffnungszeiten, Verlängerung der Wartezeit an den Poststellen und Optimierung der Briefzustellung, mit einem Wort: Abbau im gesamten Dienstleistungssegment. Zusätzlich wurde ein grosser Anteil des Transportverkehrs der Post von der Schiene auf die Strasse verlegt. Auf der anderen Seite war Bundesbern mit Ulrich Gygi sehr zufrieden, er konnte jeweils grössere Jahressgewinne der Post an die Bundeskasse abliefern.

### VIEL ZU TUN

Wir sind sehr gespannt, ob ab nächstem Jahr das Szenario Abbau nun auch bei den SBB ansteht. Sollten solche dunklen Wolken aufziehen, so haben die Gewerkschaften und die Kundenorganisationen sehr viel zu tun.

Edwin Dutler



Ulrich Gygi verlässt die Post und übernimmt das Präsidium des SBB-Verwaltungsrates.



Thierry Lalive d'Épinay tritt als Präsident des SBB-Verwaltungsrates zurück.

## Wehratalbahn: Lohnt sich eine Reaktivierung?

Im Frühjahr wurde eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wehratalbahn vorgestellt. Sie sollte Klarheit schaffen, ob aus technischer Sicht eine Wiederinbetriebnahme des Bahnverkehrs zwischen Schopfheim und Bad Säckingen möglich ist. Die Studie hat gezeigt, wenig überraschend, dass die Instandstellung des Fahrnauer-tunnels äusserst aufwendig ist. Die Kosten für die gesamte Linie dürften 100 Millionen Euro übersteigen. Bereits frü-

her hat ein Gutachten des Nahverkehrsexperten Ulrich Grosse nachgewiesen, eine Wiederinbetriebnahme der Linie würde Sinn machen. Sie könnte sich in das System der Regio-S-Bahn Basel integrieren. In absehbarer Zeit ist mit einer Reaktivierung der Wehratalbahn nicht zu rechnen, die Gemeinden werden aber wie bisher an der Sicherung der Bahntrasse festhalten. wr

Die erwähnten Studien im Internet: [www.wehratalbahn.de](http://www.wehratalbahn.de); siehe auch InfoForum 04/05, Seite 12

## 150 Jahre Alte Hauensteinlinie Sissach-Läufelfingen-Olten

Mit einem Fest wurde im Frühsommer das Jubiläum der Alten Hauensteinlinie Sissach-Läufelfingen-Olten gefeiert. Sie verlor ihre grosse Bedeutung nach 1916, als der Hauenstein-Basistunnel eröffnet wurde. Vor dem Kriege 1938 wurde das zweite Geleise entfernt und 1953 die Linie elektrifiziert. Die Züge verkehren im Stundentakt als S 9 der Regio-S-Bahn Basel. Wegen tiefer Passagierfrequenzen, zum Teil durch konkurrenzierende Buslinien verursacht, gehört

die S 9 zu den «Sorgenkindern» im Kanton Basel-Landschaft. Nun hat der Landrat des Kantons trotzdem einen Kredit für die Erneuerung der fünf Stationen bewilligt. Die Perrons sollen auf 55 Zentimeter Höhe und 75 Meter Länge und damit Flirt-tauglich ausgebaut werden. wr

Wanderung Alte Hauensteinlinie: Ab Bahnhof Sissach bietet sich entlang der Linie bis Läufelfingen eine ideale Wanderroute. Infos dazu im Internet: [www.regio-s-bahn.ch](http://www.regio-s-bahn.ch) [www.erlebnisraum-tafeljura.ch](http://www.erlebnisraum-tafeljura.ch) [www.tourenguide.ch](http://www.tourenguide.ch)



## «Schaffhausen» fährt durch Deutschland

Schaffhausen ist nicht nur bloss eine kleine Stadt jenseits des Rheins, sondern neu auch eine ICE-Zugseinheit.

Am 10. Juli 2008 wurde eine ICE-Zugseinheit auf den Namen Schaffhausen getauft. Verschiedene Taufpatinnen und Taufpaten wünschten dem Zug eine gute Fahrt, wobei auch kritische Bemerkungen nicht fehlten.

«Ab heute ist ein schneller ICE-Zug der Deutschen Bahn als Botschafter für Schaffhausen unterwegs», führte Vincent Ducrot, Leiter Fernverkehr SBB Personenverkehr, aus. Mit der Taufe unterstrichen die Deutsche Bahn und die SBB die Bedeutung ihrer Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Sylvia Apholt, Ge-

schäftsführerin Rheinalp GmbH, unterstrich unter anderem die Wichtigkeit des Bahnknotenpunktes Schaffhausen mit den Linien Mailand–Stuttgart und Basel–Lindau.

### KRITISCHE TÖNE

Auch für Regierungsrat Reto Dubach war die Freude gross, doch schlug er auch kritische Töne an, indem er die Angebotsentwicklung und den immer wieder hinausgeschobenen Ausbau der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart als eigentliches Trauerspiel bezeichnete. Tatsächlich kennen diese beiden Städte neuer-

dings den Zweistundentakt (immerhin!), aber die 80 Kilometer lange Einspurstrecke zwischen Horb und Hattingen verursacht immer wieder Verspätungen, die sich auf Gegen- und Folgezüge übertragen und womit dann auch Anschlüsse gebrochen werden.

Schliesslich oblag es Stadträtin Veronika Haller, die Zugseinheit Schaffhausen zu taufen. Sie brachte in einem Rucksack einige nützliche Geschenke für SBB und DB mit, so insbesondere einen Nussknacker, auf dass die anstehenden Probleme, womit wohl offensichtlich der von

den deutschen Behörden immer wieder verschobene Ausbau der Gäubahn gemeint ist, endlich und nachhaltig geknackt werden können.

### ZUNAHME VON 10 PROZENT

Trotzdem: Die Frequenzzahlen sind erfreulich: Bis Mai 2008 war gegenüber dem Vorjahr im Fernverkehr von und nach Stuttgart eine Zunahme von mehr als 10 Prozent zu verzeichnen. In diesem Sinne seien auch von Pro Bahn Schweiz weiterhin erfreuliche Zuwachsraten und dem Zug eine gute Fahrt gewünscht.

Kurt Schreiber

## Mehr öffentlichen Verkehr für die Terra Raetica

Nauders in Österreich wird neu der Mittelpunkt des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs.

Nachdem der Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn (RhB) beschlossen haben, den kundenunfreundlichen Zwischenfahrplan zwischen Landquart und Scuol-Tarasp ab Fahrplanwechsel Dezember 2008 abzuschaffen, sind im Dreiländereck Graubünden, Tirol und Südtirol at-

traktive Verkehrsverbindungen und Fahrausweise geplant. So werden etwa die Postautoverbindungen von Scuol-Tarasp respektive Martina in Richtung Nauders und Landeck ausgebaut. Nauders in Österreich wird neu der Mittelpunkt des grenzüberschreitenden öffentlichen

Verkehrs. Künftig sollen sich hier stündlich das schweizerische Postauto aus Scuol-Tarasp, der österreichische Postbus aus Landeck und der Südtiroler Bus SAD aus Mals treffen und gegenseitig die Anschlüsse herstellen. Im Juni ist bereits der Stundentakt Nauders–Mals eingeführt worden. Rundreisen sind somit schon heute mehrmals pro Tag möglich. Zwischen den Eurocity-Zügen der ÖBB in Landeck und den Schnellzügen in Scuol-Tarasp sind Eilkursverbindungen geplant. Alle Verbindungen im Dreiländereck sollen in den direkten schweizerischen Verkehr respektive die elektronischen Fahrpläne aufgenommen werden.

Mit der neu geschaffenen Gästekarte erhalten alle Feriengäste in Scuol einen Ferienpass, der freie oder verbilligte Ausflüge in die Region Terra Raetica beinhaltet.

Dann sind grenzüberschreitende Fahrkarten und Abonemente geplant. Als Beispiel: Die neue Mobil Card für das Südtirol mit Gültigkeit auf der Vinschgerbahn, den Regionalzügen Meran–Bozen–Brenner/Innichen sowie Trento (Trient), allen Buslinien (Überland und Städte) in Südtirol, Rittnerbahn, Mendelbahn und verschiedenen Seilbahnen kostet für 3 Tage 13 Euro, für 7 Tage 22 Euro.

Die Provinz Bozen–Südtirol hat bei Stadler 8 Zweistrom-Flirts bestellt, mit einer Option für weitere 20 Kompositionen.

Der Erfolg der Vinschgerbahn hat die ganze Region Terra Raetica beflügelt. Im Jahr 2007 wurden über zwei Millionen Reisende befördert, was weit über den Erwartungen liegt.

Edith Dutler

Im Internet: [www.mobilcard.info](http://www.mobilcard.info)



Bild: Südtirol Marketing / Helmuth Rier

Die Vinschgerbahn hat bisher alle Erwartungen übertroffen.

# Ehre für die höchste Alpentransversale Europas

Die Strecken der Albula- und der Berninabahn gehören neu zum Unesco-Welterbe. Diese Ehre wurde mit einem grossen Fest gefeiert. Die Strecke per Bahn zu erfahren, lohnt sich.

Im Juli hat das Welterbe-Komitee der Unesco die Rhätische Bahn (RhB) in den Landschaften Albula und Bernina in die Liste des Welterbes aufgenommen. Vom 12. bis zum 14. September 2008 wurden die Welterbestrecken Albula und Bernina, das heisst die Strecke zwischen Thusis und Tirano, in ein feierndes rotes Band verwandelt. In Anwesenheit von viel Prominenz aus dem In- und Ausland wurde ein rauschendes Volksfest gefeiert. An fünf Standorten war die Unesco-Ausstellung präsent, daneben gab es Kinderattraktionen, Dorf- und Stadtfeste, Exkursionen, Konzerte, Führungen, Märkte, Lichtinszenierungen, Märkte und feierliche Gottesdienste.



Bild: Bernhard Studer

Die Berninabahn am Lago Bianco. Ihr Weg führt über 52 Brücken und durch 13 Tunnels.

## 100-JÄHRIGES MEISTERWERK

Die Albula- und Berninalinie ist erst die dritte Eisenbahn, welche das begehrte Label erhalten hat. Die Einmaligkeit von zwei verschiedenen Bahnsystemen, welche vor rund 100 Jahren erstellt wurden, hat das Welterbe-Komitee überzeugt. Die Albulabahn mit ihrer 89 Meter hohen Solisbrücke, dem 140 Meter langen Landwasserviadukt, der in einem Viertelkreis von nur 100 Meter Radius direkt in den Schlund einer riesigen Feldwand führt, den fünf Kehrtunnels und dem sechs Kilometer langen Scheiteltunnel ist ein Meisterwerk aus den Glanzzeiten der Eisenbahn. Um die Steigung zwischen Bergün und Preda zu bewältigen, war bei einer Tallänge von sechs Kilometern eine künstliche Verlängerung auf zwölf Kilometer notwendig. Die Ingenieure bewältigten

diese Aufgabe, indem sie die Strecke wie eine Schraube in die Höhe drehten. Die Albula-bahn ist zwar eine Schmalspurbahn, wurde jedoch als «Hauptbahn» konzipiert und gebaut und erfüllt auch heute noch alle Anforderungen, die an eine Schnellzuglinie gestellt werden.

## REISE DURCH DREI KULTUREN

Die in den Jahren 1906 bis 1910 gebaute Berninabahn mit ihrem weltberühmten Kreisviadukt bei Brusio ist eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt und wurde als eine der ersten Alpenbahnen elektrifiziert. Als Triebfahrzeuge sind seither praktisch ausschliesslich Triebwagen im Einsatz. Eine Fahrt vom mondänen St. Moritz über den 2253 Meter hohen Berninapass ins 429 Meter hohe mediterrane Tirano führt über 52 Brücken und durch 13 Tun-

nels. Drei verschiedene, sich in Sprache und Tradition unterscheidende Kulturräume werden dabei durchfahren.

## HÖHEPUNKTE

Je nach Reisezeit kann der Reisende auf dieser Strecke mehrere Jahreszeiten erleben. Kurz nach St. Moritz erreicht der Zug das Hochgebirge mit dem mächtigsten Gletscher der Ostalpen, dem imposanten Morteratschgletscher mit der tollen Aussicht auf den über 4000 Meter hohen Piz Bernina, den höchsten Bündner Berg. Nach Alp Grüm eröffnet sich die Sicht auf den Palüglletscher mit dem Lago Palü, dann geht es steil hinab nach Poschiavo, dem grössten Ort im Bezirk Bernina. Das liebevolle Le Prese mit dem Lago di Poschiavo, dessen Wasserabfluss für das Kraftwerk in Campocologno benötigt wird, sowie die Schlan-

genlinienführung bei Brusio sind weitere Höhepunkte, bevor der Zug den neuen Bahnhof in Tirano unter südlicher Sonne in Italien erreicht. Der transnationale Status wertet die Welterbestrecke noch zusätzlich auf.

## UNESCO-PASS

Es lohnt sich, das Welterbe persönlich zu erfahren. Dazu bietet die RhB einen Unesco-Pass an. Er ist vier Tage gültig, beinhaltet an zwei Tagen freie Fahrt in allen Zügen zwischen Thusis und Tirano, Bernina- und Glacier-Express-Züge sind in diesem Pass jedoch ausgeschlossen. Zusätzlich erhält man den Reiseführer «Unesco Welterbe – Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina». Der Pass kostet mit Halbtax in 1. Klasse 64, in 2. Klasse 51 Franken. Edith Dutler

Infos im Internet: [www.rhb-unesco.ch](http://www.rhb-unesco.ch)



# Eine Zugreise durch das Vallée de Joux

Vallorbe–Le Pont–Le Brassus: Eine in der Deutschschweiz nicht allzu bekannte, aber im Waadtländer Jura attraktive Bahnlinie.

Von Vallorbe bis Le Day fahren die Züge der Transport Vallée de Joux–Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix (Travys, siehe Kasten) auf der TGV-Strecke Paris–Pontarlier–Lausanne. Dabei überqueren sie die Orbe über den 152 Meter langen und 40 Meter hohen Le-Day-Viadukt. In Le Day, ein kleiner Abzweig-Bahnhof mit beachtlicher Umsteigefrequenz, geht die Fahrt im Stundentakt weiter auf SBB-Gleisen durch dichten Wald am Nordhang des Dent de Vaulion, bevor nach einer Tunneldurchfahrt der Lac Brenet auftaucht. Le Pont am unteren Ende des Lac de Joux ist erreicht.

## DER AUSLÖSER WAR DAS EIS

Der Beginn des industriellen «Eisabbaus» aus dem Lac Brennet und Lac de Joux im Jahre 1880 erforderte neue Transportmöglichkeiten. Der Abtransport nach Vallorbe

war durch Topografie und schlechte Fahrwege erschwert. Die Eisblöcke wurden deshalb über den Pass «Petra-Felix» nach Croy und von dort mit der Bahn weiter nach Genf, Lyon und Paris transportiert. Der umständliche Transport veranlasste die «Société des glaces», eine andere Lösung zu suchen. Sie stellte 1882 ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahnverbindung Le Pont–Vallorbe (PV). Der Kanton Waadt stimmte zu und sprach einen Beitrag von 360 000 Franken. Drei Gemeinden des Tales beteiligten sich mit 180 000 Franken und Vallorbe, das kein grosses Interesse zeigte, zahlte 5000 Franken. Ein erstes Projekt sah eine Schmalspur-Strecke zum Bahnhof Vallorbe mit einer zwei Kilometer langen Steilrampe (acht Prozent) mit Riggbach Zahnstange vor. Wegen betrieblicher Probleme blieb das Projekt aber chancenlos.

Der Bau in Normalspur Le Pont–Le Day(–Vallorbe) begann 1885 unter der Regie der Eisenbahngesellschaft «Suisse occidentale – Simplon», die später auch den Betrieb der PV abwickelte. Die 11,6 Kilometer lange Strecke mit dem 431 Meter langen Tunnel «Epoisats» und einer maximalen Steigung von 38 Promille wurde 1886 eröffnet. Die Jura-Simplon Bahn (JS) übernahm 1891 die PV, bevor die JS 1903 in den SBB aufging.

Die Weiterführung der Bahn von Le Pont bis nach Le Brassus wurde damals von der Talschaft gefordert. Heftige Diskussionen über die Linienführung und Spurweite fanden unter den Gemeinden der beiden Seeseiten des Lac de



Bild: Hans Rothien

Alter Bahnhof Le Brassus, Gleise und Fahrleitung sind abgebaut.

Joux statt. Die Waadtländer Regierung musste letztendlich den Entscheid für die Linienführung in Normalspur auf der linken, westlichen Seeseite treffen.

## GEPLANT, ABER NIE GEBAUT

In zwei Anläufen wurde eine Verlängerung der Trasse von Le Brassus über Bois d'Amont (F)–Les Rousses (F) zur Linie Nyon–La Cure–Morez geplant, aber nie gebaut. 1896 erhielt die Chemin de fer Pont–Brassus (PBr) die Konzession. 1899 fand die Betriebsaufnahme auf der 13,3 Kilometer langen Strecke Le Pont–Le Brassus der PBr statt. Die JS stellte Rollmaterial und Personal gegen Entgeltung. 1903 übernahmen die SBB bis zum Einsatz der PBr-eigenen NPZ (Colibri) 1989 diese Aufgabe. Die Dampflokomotiven verschwanden mit der Elektrifizierung 1938 aus dem Tal.

Nach der Ausfahrt aus dem SBB-Bahnhof Le Pont überquert der Zug die Brücke über die Orbe, welche vom Lac de Joux in den Lac Brenet fliesst,

und erreicht anschliessend in einer 23-Promille-Steigung nach wenigen Minuten die Haltestelle Charbonnières. Weiter führt die Strecke entlang von Juraweiden, Waldsäumen und dem romantischen Lac Ter, bevor die Station Le Lieu erreicht wird. Typische Juralandschaften begleiten die Reisenden zum Col de Pré Lionnel, den zwei Tunnels durchqueren. Der Blick wird frei auf den Lac de Joux und die Flanke des Mont Tendre. Nächster Halt ist Rocheray. Die leicht fallende Strecke führt zum nächsten Halt Solliat-Golisse, bevor die Station Sentier-Orient erreicht ist. Es folgen die Halte Chez-le-Maître, Chez le Maître Ecole (Kantonales Technikum), die Überquerung der Orbe und schliesslich die Endstation Le Brassus.

## UMZUG DES BAHNHOFES

Der 1899 erbaute und seit 2001 unbediente Bahnhof von Le Brassus wurde abgerissen (Gebäude und Gleisanlagen) und zugleich ein Bahnüber-



Bild: Travys

Vorher: Dieseltriebwagen der SNCF vor dem alten Bahnhof Le Brassus.



Bild: Travys

Nachher: Modellbild des neuen Bahnhofs.



gang aufgehoben. Le Brassus bleibt aber deswegen nicht ohne Gleisanschluss. Vielmehr erhält die Ortschaft einen neuen modernen Bahnhof, der zirka 250 Meter in Richtung Le Pont zu liegen kommt. Am 10. Juni 2008, um 23.52 Uhr verliess der letzte Travys Colibri den alten Bahnhof Le Brassus. Nicht einfach so, sondern im Beisein der Bevölkerung von Le Brassus, die der Einladung des Gemeinderates und der Direktion der Travys gefolgt sind.

**VOR DEM ERSTEN SCHNEE**

Der Umzug des Bahnhofs stand bereits 1990 zur Diskussion. Die ortsansässige Uhrenfabrik Audemars Piguet & Cie SA möchte auf dem ehemaligen Terrain des Bahnhofs einen Fabrikneubau errichten. Der Bau wird nach dem Landabtausch zwischen der Audemars Piguet und Travys möglich. Der neue Bahnhof Le Brassus soll drei Gleise erhalten, wobei zwei über eine Länge von rund 100 Metern überdacht werden. Das dritte

Gleis führt ins angrenzende Depot. Die Baukosten betragen 5,8 Millionen Franken. Davon werden durch den Bund und Kanton Waadt 4 Millionen beigesteuert. Der erste Zug soll diesen Herbst, wenn möglich vor dem ersten Schnee, im neuen Bahnhof einfahren.

**VERLÄNGERUNG DENKBAR**

Travys beabsichtigt, die zwei NPZ Colibri analog dem laufenden Erneuerungsprogramm «Domino» von RegionAlps/SBB zu modernisieren und mit einem Zwischenwagen (Niederflureinstieg) zu ergänzen. Ein Einbezug in das S-Bahn-System REV (Résau Express Vaudois) Linie S2, Vallorbe–Lausanne–Palézieux, bis 2011 ist angedacht. Um die Angestellten der einheimischen Industrie aus Frankreich abzuholen, wäre eine Verlängerung der Zugläufe durch den Mont-d'Or-Tunnel ins benachbarte Ausland denkbar. Dabei ist die laufende Modernisierung der Infrastruktur (Geleise, Fahrleitung, Siche-

rungstechnik, Kundeninfrastruktur) nicht zu vergessen.

**AUTORAILS IM EINSATZ**

Während des Totalumbaus des Schienenstranges zwischen Le Day und Le Pont wurde die Fahrleitung ausgeschaltet. Um mindestens die Schülerzüge führen zu können, sind bei der SNCF zwei Dieseltriebwagen (Renault, Serie X 2800) Baujahr 1960 und 1961 gemietet worden. Sie ergänzten die drei Bahnersatzbusse Vallorbe–Le Day–Le Brassus auf der Strecke Le Pont–Le Sentier «Chez le Maître».

Eine Bahnreise ins Vallée de Joux lohnt sich. Nebst der erlebnisreichen Anreise, insbesondere von Cossonay nach Le Day mit bahntechnischen (Kurve von Arnex) und aussichtsmässigen Leckerbissen, ist das Tal ideal für Erholungssuchende. Für Dampffreunde fährt zwischen Le Pont und Le Sentier die Compagnie de Train à Vapeur de Vallée de Joux regelmässig mit ihrem Dampfzug. ([www.ctvj.ch](http://www.ctvj.ch))

Hans Rothen



Bild: Hans Rothen

**Travys: Bahn und Bus**

1980 gingen die PBR und die Schmalspurbahn Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix in der neuen AG Travys SA (Transport Vallée de Joux–Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix), mit Sitz in Yverdon-les-Bains, auf. Es folgten Buslinien des Ortsnetzes von Yverdon nach Cheseaux-Noréaz, Montagny und Chamblon. Ebenso Überlandverbindungen von Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix–Bullet–Maurorget beziehungsweise Yverdon-les-Bains–Orbe–Vallorbe über die Schnellstrasse. 2008 trat die Chemin de fer Orbe-Chavornay dem Verbund bei. **HR**

Im Internet: [www.travys.ch](http://www.travys.ch)

**Aus alten Walliser Regionalzügen werden neue gemacht**

Zwanzig Jahre alte Züge werden derzeit in den SBB-Werkstätten von Yverdon und Olten modernisiert. Ab Oktober verkehren sie dann als neue Domino-Züge auf Walliser Schienen.



Bild: Hans Rothen

Verjüngungskur in der SBB-Werkstätte Yverdon: Ein alter Triebwagen (links) wird ausgeräumt, ein Domino-Wagen (rechts) befindet sich im Aufbau.

Ab Mitte Dezember 2008 verfügt das Walliser Transportunternehmen RegionAlps über 13 neue Domino-Züge, die im Rhonetal zwischen St-Gingolph und Brig verkehren, und 3 Nina-Züge, die Martigny mit Orsières/Le Châble verbinden. Die neuen Züge ermöglichen einen flexibleren Einsatz. Insbesondere zwischen Monthey und Martigny können in Spitzenzeiten, dank zusätzlicher Optimierung der Infrastruktur, die Länge und Häufigkeit der Züge angepasst werden. Zu-

sätzlich bieten neue Anschlüsse in St-Maurice Richtung Sitten–Brig und Lausanne kürzere Fahrzeiten.

Ab Oktober 2008 sollen Domino-Züge die alten NPZ (Nahverkehr-Pendelzüge) ablösen. Die 20-jährigen Trieb- und Steuerwagen NPZ werden aus Kostengründen einer kompletten Sanierung unterworfen und im neuen Outfit weitere 20 Jahre in Domino-Einheiten ihren Dienst leisten. Die 40-jährigen Zwischenwagen jedoch werden durch

Fortsetzung auf Seite 10

Fortsetzung von Seite 9

neue, klimatisierte Niederflurwagen, die die Firma Bombardier in Villeneuve liefert, ersetzt. In den SBB-Werkstätten Olten werden die Steuerwagen und in den SBB-Werkstätten Yverdon die Triebwagen vollständig ausgeräumt und sorgfältig wieder aufgebaut.

Im Wageninnern werden neue Böden, Isolierung und Sitzbezüge montiert. Eine Klimaanlage, elektronische Informationsbildschirme, 24-Stunden-Überwachungskameras und Tastenknöpfe für die Türöffnung vervollständigen die neue Ausstattung.

Die Niederflur-Zwischenwagen sind behindertenge-

recht ausgestattet, verfügen über Rollstuhlplätze und ein rollstuhlgängiges WC. Äusserlich wird sich die Farbgebung bei den Domino-Zügen von Grau-Blau zu Rot-Weiss ändern.

Der Domino-3 (Trieb-Zwischen-Steuerwagen) bietet 288 Personen Platz (188 Sitz-, davon 12 Sitzplätze 1. Klasse und 100 Stehplätze). Die Züge werden in der Werkstätte von Yverdon zusammengestellt und auch getestet. Bis ins Jahr 2013 sollen den SBB 120 Domino-Züge für den Regionalverkehr zur Verfügung stehen. Die SBB investieren für die Modernisierung der Regionalzüge 510 Millionen Franken.

Hans Rothen

## Die Südostbahn investiert

Die schweizerische Südostbahn (SOB) investiert insgesamt 50 Millionen Franken in die Erneuerung der Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig. In Wattwil werden bis Ende 2009 Gleisanlagen, Fahrleitungen und Sicherungsanlagen erneuert. Die gefährlichen Gleisüberschreitungen werden dann der Vergangenheit angehören. Wattwil und Lichtensteig verfügen über die ältesten und somit personalintensivsten Stellwerksanlagen, welche in der Schweiz den täglichen Zugsbetrieb sichern. Diese werden nun durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt.

HS

## 2,9 Millionen Fahrgäste pro Jahr

Das Walliser Transportunternehmen RegionAlps wurde 2003 als Aktiengesellschaft gegründet. RegionAlps ist eine Tochtergesellschaft der SBB und TMR (Transports de Martigny et Régions SA) und betreibt die Linien Brig-Sitten-Martigny-St-Maurice und St-Gingolph-Monthey-St-Maurice sowie Martigny-Sembrancher-Orsières/Le Châble. Das Unternehmen befördert 2,9 Millionen Fahrgäste pro Jahr.

HR

Mit unseren SMART Price Tarifen ermöglichen wir es Ihnen zu sensationellen Tiefpreisen nach Italien zu reisen. Profitieren Sie von diesem Angebot und gönnen Sie sich ein Mini-Urlaub im südlichen Nachbarland. Achtung: Die Anzahl Smart Preis Tickets sind limitiert! Die Tickets können online über [www.cisalpino.com](http://www.cisalpino.com) oder an sämtlichen Bahnschaltern gebucht werden.

Bedingungen: Von den Smart Price Tarifen können Sie nur profitieren, wenn Sie 14 bzw. 7 Tage vor Abreise Ihr Ticket kaufen. Die Tickets sind nur auf dem reservierten Zug gültig. Keine Rückerstattung und Umbuchung möglich.

[www.cisalpino.com](http://www.cisalpino.com)



## «Lötschberger» werden über den Berg geschickt

Ab dem 14. Dezember setzt die BLS 13 neue Züge auf der Lötschberg-Bergstrecke ein. Ein Jahr später sollen 8 weitere folgen.

Im Juni wurde der erste «Lötschberger» RABe 535 101-0 von Villeneuve via Rhonetal über die Lötschberg-Bergstrecke nach Spiez zur BLS überführt. Das Roll-out fand bereits im Mai statt, als das Hersteller-Konsortium Bombardier-Alstom und die BLS den ersten von 13 respektive 21 «Lötschbergern» vorstellten.

### TECHNIK UND ANGEBOT

Technisch basieren die RABe 535 101 – 121 auf den Nina-RABe 525 001 – 038 von 1998 – 2005. So können bei Bedarf ein «Lötschberger» und ein «Nina» in Vielfachsteuerung verkehren. Die neuen vierteiligen Züge sind 62,7 Meter lang und 106 Tonnen schwer. Sie bieten 171 Sitzplätze, davon 143 in der zweiten Klasse. Die vier Motoren erbringen eine Dauerleistung von 1000 Kilowatt, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 Kilometer pro Stunde. Die Fahrgasträume sind klimatisiert und mit Bildschirmen für die Fahrgastinformationen ausgerüstet. Multifunktionsabteile dienen dem Transport von Koffern, Fahrrädern, Kinderwagen und Wintersportausrüstungen.

Seit dem 9. Dezember 2007 fahren wieder BLS-Züge von Bern über die Bergstrecke ins Wallis bis Brig. Das Angebot basiert auf 16 stündlichen Verbindungen zwischen Spiez und Brig. Von Montag bis Freitag fahren 7 RE bereits ab Bern über die Bergstrecke, an Samstagen sind es deren 8 und an Sonn- und Feiertagen sogar 13.

Der Verwaltungsrat der BLS hat den Kredit von 105 Millionen Franken für die ersten 13 «Lötschberger» erst im September 2006 bewilligt. So musste die BLS für das erste Jahr 420,5-Pendelzüge einsetzen. Momentan rollt bei der BLS jedes verfügbare Rad. Viele Züge (Re 420.5, A, 2 B-Jumbo, BDt) verkehren während der ganzen Tagestour, vor allem an Wochenenden mit Zusatzmodulen. An einzelnen Tagen reichen selbst verstärkte Züge mit über 644 Plätzen nicht. Darum wird Pro Bahn das ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember in Erscheinung tretende Flügelzug-Konzept Lötschberg/Simmental kritisch beobachten. Es basiert auf drei RABe 535 (von Bern bis Spiez), das heisst 56 Plätze erster Klasse und 286 Plätze



Bild: Bernhard Ledermann

Die zweite Klasse des neuen «Lötschberger».

zweiter Klasse, über den Lötschberg nach Brig sowie 28 Plätze erster Klasse und 143 Plätze zweiter Klasse für das Simmental. Die Diskrepanzen punkto Sitzplätze sagen alles. Umso mehr begrüsst Pro Bahn, dass die BLS weitere 8 «Lötschberger» bestellte. Die ersten 13 sollen ab dem 14. Dezember 2008, die 8 nachbestellten ab Dezember 2009 einsatzbereit sein.

### FAZIT

Die Fahrgasträume sind freundlich und hell. Einige Ab-

teile verfügen über Steckdosen. Leider sind die Triebzüge nur mit einem einzigen behindertengerechten WC ausgerüstet. Fragen kann man sich weiter, ob die Triebzüge nicht von Anfang an fünf- oder sogar sechsteilig hätten bestellt werden müssen. Denn die BLS wurde bereits vom S-Bahn-Verkehr überrollt. Die Folge war, dass 13 von inzwischen 38 beschafften «Nina» um ein Modul erweitert werden mussten. Und die vom ehemaligen RM sechs Stadler-GTW werden ebenfalls noch erweitert. **Bernhard Ledermann**

## Neuer Bahnhof Visp: ein Meisterwerk moderner Baukunst

Visp ist die neue Verkehrsdrehscheibe im Oberwallis. Im Mai wurde der neue Neat-Bahnhof offiziell eingeweiht.

65 Monate Planung und 40 Monate Bauzeit erforderte der 107 Meter lange und 128 Millionen Franken teure Bahnhof Visp. Entstanden ist ein Meisterwerk moderner Baukunst.

1999 wurde der Bahnhof mit der Ausschreibung eines Studienwettbewerbs auf die Schiene gehoben. 2000 erfolg-

te die Ausarbeitung zum Vorprojekt. 2001 war man auf der Suche nach der Finanzierung (ursprünglich waren keine Gelder eingestellt). 2002 lag das Vorprojekt bereit und die Finanzierung (Anteil Gemeinde Visp 27 Millionen) war gesichert. 2004 wurde die Planung genehmigt. Umgehend erfolgte der Spatenstich. 2005

nahmen die SBB das Stellwerk (Fernsteuerung Spiez, BLS) in Betrieb und die Hochbauten wurden ausgeschrieben. 2006 war der Vertrag mit dem Generalunternehmen für die Hochbauten abgeschlossen. Geleise 4 und 5 sowie Perron 3 waren fertig. 2007 bei der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels erlebte der noch im

Bau befindliche Bahnhof die Feuerprobe. Am 9. Dezember 2007 nahm er planmässig den Betrieb auf. Zusammen mit der Ostausfahrt Brig, dem noch zu realisierenden Hochbahnhof Brig und dem Matterhornterminal Täsch bildet er seither einen wichtigen Bestandteil für die Erschliessung des Ober- und Mittelwallis. **HR**



## Italiens Version von Dienst am Kunden

Es ist nicht einfach, in Avigliano Lucania ein Billett zu erstehen. Noch schwieriger aber ist, dieses wieder loszuwerden.

Um die Mittagszeit steigen wir in Avigliano Lucania aus dem Dieseltriebwagen der staatlichen FS Trenitalia. Unser schmalspuriger Anschlusszug nach Bari fährt in einer Stunde. Im Bahnhofgebäude vertreibt sich der Capostazione die Zeit, der Rangierarbeiter der Schmalspurbahn giesst die Pomodori im nahen Gemüsegarten, ein Hund streunt auf den Gleisen herum. In der Bar nebenan genehmigen wir uns einen Espresso.

Auf der Privatbahn ist unser InterRail-Billett ungültig. Wo beschaffen wir uns einen Fahrausweis? Einen Schalter hat der Bahnhof keinen, der Capostazione ist offenbar divisionalisiert und «gehört» der Infrastruktur. Im Warteraum steht ein Billettautomat, im Angebot auch die Destination Bari. Einige herumliegende Zettel sind mit dem Logo der Schmalspurbahn verziert. So vermuten wir, auch der Automat stehe in deren Diensten. Nach mehreren Versuchen gelingt es uns GA-verwöhnten Ausländern, zwei Fahrausweise auszudrucken. Doch wir werden misstrauisch: Auf den Papierchen steht «FS», die Schmalspurbahn nennt sich aber «FAL». Zur Klärung ist ein Besuch beim Capostazione angesagt. Der Mann ist sehr freundlich, helfen kann er uns aber nicht: «Keine Ahnung. Wahrscheinlich sind die auf der FAL schon gültig, probiert es einfach.» Auch der FAL-Rangierarbeiter, den wir bei der Pflege seiner Pomodori stören, weiss nicht weiter: «Gleich kommt ein Zug in der Gegenrichtung. Wir fragen das Zugpersonal!»

Kaum hat der Zug angehalten, ruft der Rangierarbeiter die beiden Lokführer und

den Kondukteur zu sich. Auch der Capostazione gesellt sich zu uns. Das Verdikt des Kondukteurs ist hart, klar und deutlich: Keine Chance, unsere Billette sind für Umwegfahrten mit der Staatsbahn bestimmt und deshalb viel teurer als jene der FAL, auf der sie ohnehin nicht gültig sind.

### DIE LÖSUNG LIEGT IN BARI

Also benötigen wir andere Billette. Was tun wir mit den bereits bezogenen? Die Mitarbeiter der FAL empfehlen uns, sie dem Capostazione der FS zurückzugeben. Dieser verwirft die Hände, dafür sei er nicht zuständig. Schliesslich bittet er die Ausländer zu sich ins Büro, wo er erfolglos einige Telefonverbindungen aufzubauen versucht. Mehrmals entschuldigt er sich und empfiehlt uns schliesslich, die falschen Billette in Bari rückerstatten zu lassen.

Und wo beschaffen wir uns gültige Billette? Der Rangierarbeiter begleitet uns zum Spezereiladen neben der Bar hinter dem Bahnhof, wo einige Frauen tratschen. Ungeprüft unterbricht er die Unterhaltung lautstark: «Due bi-

glietti a Bari!» Hoppla, in Süditalien gilt das Matriarchat nur innerhalb der eigenen vier Wände! Wenige Sekunden später halten wir gültige FAL-Billette in den Händen, deren Preis tatsächlich markant unter dem vorher bezahlten liegt. Eine Viertelstunde später trifft unser Zug ein. Den Kondukteur kennen wir bereits, er hat uns eben beraten. Nun will er wissen, ob wir gültige Billette hätten. Danach ergreift er unser Gepäck, trägt es ins Abteil und verstaut es auf der Ablage. Wir gehören jetzt zur Familie. Drei Stunden später, nach einer Fahrt durch einmalige Landschaften, sind wir in Bari. Zeit für den zweiten Akt unserer Geschichte.

### BARI: ZWEITER AKT

Am Kundendienstschalter von Trenitalia werden wir höflich abgewiesen, zuständig sei die Billettausgabe. Dort lässt uns bereits die Mimik des Schalterbeamten erahnen, dass nur schon der Gedanke an eine mögliche Lösung unseres Problems völlig unreal ist. Genau das sagt er uns dann auch.

In einer solch ausweglosen Situation schaut man seinem

Gegenüber direkt in die Augen, bereit, dies mindestens 15 Sekunden lang durchzuhalten: «Der Capostazione Titolare von Avigliano hat uns beraten.» Schon nach 10 Sekunden gibt der Schalterbeamte auf: «Ich rufe den Chef, das übersteigt meine Kompetenz.»

Der Chef schaut kurz, dann weist er seinen Mitarbeiter an: «Nimm die Billette zurück!» Kaum ist der Chef ausser Hörweite, zischen aus einem Mundwinkel die Namen einiger bekannter Heiliger, gleichzeitig macht uns die Mimik des Beamten bewusst, dass wir ihm Ungemach bereiten. Doch der Sturm legt sich und unser Freund beginnt, seinen Computer zu malträtieren. Im Einfingersystem erfasst er alles, was ihm auf unseren Identitätskarten wichtig erscheint, danach fotokopiert er unsere InterRail-Billette und jene der FAL. Nun spuckt der Drucker eine Unmenge von Dokumenten aus. Eines davon, den Auszahlungsbeleg, schiebt er uns zu: «Unterschreiben!» Auch unter andere Papiere dürfen wir unsere Namen setzen. Die falschen Billette klebt er auf je einen Beleg, die eben erstellten Kopien schneidet er mit der Schere zu. Lustvoll knallt ein Stempel auf einige Papiere, dann ein zweiter. Schliesslich heftet der Beamte alles zusammen, dann verschwindet das Werk in der Schublade. Nun – endlich – erhalten wir das Geld zurück. Wir danken und nehmen seine Wünsche für einen schönen Aufenthalt in Bari entgegen. **Bernhard Studer**

Die Züge der «Privatbahn» Ferrovie Appulo Lucane (FAL) fahren durch teilweise fast menschenleere Gebirgslandschaften. Eine Fahrt ist ein Geheimtipp – sehr empfehlenswert! In Bari betreibt die FAL einen Billettschalter.

Internet: [www.fal-srl.it](http://www.fal-srl.it)



Bahnhof Avigliano Lucania zur Mittagszeit. Im Vordergrund die normalspurigen Gleise von FS Trenitalia, im Hintergrund jene der schmalspurigen FAL.

# Neuseeländer Regierung kauft die Bahn zurück

Für Neuseeland war die Privatisierung der Eisenbahn eine «schmerzvolle Lektion».

Einmal mehr ist eine Privatisierung im Eisenbahnbereich gescheitert. Für 655 Millionen neuseeländische Dollar hat die von der Labour-Partei geführte Regierung die Bahn von den Privaten zurückgekauft. Nun kommt die Phase der Investitionen, welche den Staat nochmals eine Stange Geld kosten wird. Dabei hatte alles so schön begonnen: 1993 verscherbelte die damals regierende konservative Partei fast den kompletten Staatsbesitz, unter anderem Telekommunikation, Medien, Banken, Fluggesellschaft und Eisenbahn. Es war eine beispiellose Privatisierungswelle. Die Bahnen inklusive Personenverkehr, Güterverkehr sowie das Schienennetz gingen zum Schnäppchenpreis von 328 Millionen neuseeländische Dollar an das US-Unternehmen Wisconsin Central.

## GEWINN OHNE INVESTITION

Nach dem Kauf folgte das übliche Szenario. Unternehmensberater zogen ein, Personal wurde entlassen, Teilbereiche wurden mit Gewinn verkauft, der Konzern wurde umgetauft und nach sieben Jahren hatte sich der Aktienkurs verneunfacht. In der Folge zeigte sich aber immer mehr, dass die

Amerikaner die vordergründig guten Zahlen vor allem wegen unterlassener Investitionen vorweisen konnten. Es wurden immer mehr Strecken stillgelegt und die Wartung am übrig gebliebenen Streckennetz und am Rollmaterial wurde minimiert. Neuanschaffungen wurden keine getätigt. Grosse Verspätungen waren die Regel, die Bahn war in einem erbärmlichen Zustand.

## NOTBREMSE

2003 zog die Regierung erstmals die Notbremse. Sie verstaatlichte das Schienennetz wieder und konnte die australische Firma Toll dazu bewegen, die restlichen Sparten zu übernehmen. Doch die Lage verbesserte sich nicht, da auch die Australier nicht an Investitionen interessiert waren. So blieb im Sommer 2008 nur die Radikalkur: Teurer Zurückkauf der ganzen Eisenbahn mit dem Kommentar der Regierung: «Es ist äusserst schwierig gewesen, ohne staatliche Unterstützung ein Bahngeschäft zu führen, das zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes beiträgt. Die Privatisierung war für unser Land eine schmerzvolle Lektion.»

Edwin Dutler



Bild: Tranz Scenic

## Der Kommentar von Pro Bahn

Für Neuseeland ist der Rückkauf der Eisenbahn der zweite spektakuläre Rückschritt vom sogenannten «Wunder Neuseeland», dem von bestimmten Kreisen bewunderten wirtschaftlichen Reformprogramm der 90er-Jahre. Bereits vor sieben Jahren konnte die Regierung das Grounding der privatisierten Fluggesellschaft Air

New Zealand nur durch einen Staatszuschuss von mehr als einer Milliarde neuseeländische Dollar vermeiden. Heute gehört die Fluggesellschaft wieder mehrheitlich dem Staat.

Bei Liberalisierungen im Transportwesen ist zu beachten, dass privatisierte Unternehmen gewinnorientiert arbeiten müssen und in erster Li-

Der TranzAlpine fährt von der einen Küste Neuseelands zur anderen und befindet sich wieder in staatlicher Hand.

nie den Aktionären verpflichtet sind. Dass dabei die Bedürfnisse der Kunden und des Personals nicht primär im Vordergrund stehen, ist unschön, jedoch nachvollziehbar.

Bei den anstehenden Liberalisierungen im grenzüberschreitenden internationalen Personenverkehr wird Pro Bahn darauf achten, dass die

Kundenbedürfnisse nicht auf der Strecke bleiben. Fehler dürfen nicht wiederholt werden. Gefordert ist besonders die Politik, welche die Leitplanken zu Angebot und Tarifen setzt. Es braucht keine neuen wissenschaftlichen Studien, Anschauungsunterricht von negativen Beispielen gibt es auch in Europa genügend. Edwin Dutler

## Sektion Zürich bringt Anliegen vor

Bei einem Treffen mit dem Zürcher Verkehrsverbund wurden wichtige Themen besprochen.

Wir machten es uns zur Pflicht, jährlich bei den Verantwortlichen von Bahn und Bus anzuklopfen, um unsere Anliegen vorzubringen. Im Juni war eine Delegation von Pro Bahn bei den Verantwortlichen des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). Wir unterhielten uns über folgende Themen:

- Gestaltung des Fahrplans nach Eröffnung der neuen Durchmesserlinie in Zürich und der vierten Teilergänzung des Schienennetzes.

- Speziell interessierte uns das Tösstal, weil im vergangenen Jahr eine Volksinitiative, an der Pro Bahn beteiligt ist, zur Einführung von mindestens zwei Zügen pro Stunde eingereicht wurde. Der indirekte Gegenvorschlag des Regierungsrates vom Juni 2008 schlägt anstelle der Gesetzes-

änderung (Initiative) eine Angebotsänderung vor, die in die gleiche Richtung zielt. Wir beobachten weiter. Unabhängig vom Ausgang der Abstimmung wurde uns versprochen, die Stationen behindertengerecht und die Strecke für die automatische Fernsteuerung ab Winterthur einzurichten.

- Wir konnten auch auf Unzulänglichkeiten in einzelnen Bahnhöfen hinweisen und kleine Verbesserungen in den Fahrzeugen vorschlagen.

- Wir sind mit dem ZVV der gleichen Meinung, dass der öV (Busse und Tram) prioritär behandelt werden soll gegenüber dem Privatverkehr.

### FRAGEN AN DIE SBB

Im Herbst werden wir mit der Regionalleitung der SBB zusammenkommen. Wir werden

unter anderem Fragen zu folgenden Themen stellen:

- Einfluss des Bonus-Malus-Systems zwischen ZVV und SBB auf die Qualität und die Möglichkeit, das System auf die ganze Schweiz auszudehnen.

- Der Seedamm zwischen Rapperswil und Pfäffikon – ein Engpass.

- Betriebserschwerisse am rechten Zürichsee-Ufer.

- Mitsprache bei der Detailgestaltung der Inneneinrichtung der neuen Doppelstockserie.

- Fussgängerkehr auf Rolltreppen und Treppen der Doppelstöcker.

Im Spätherbst kontaktieren wir die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ). Themen: Reisegeschwindigkeit, Fahrgastinformation, Umsetzung des Leitsystems und Verlängerung von Tramlinien. Kurt Senn

## Sektion Ostschweiz tagte in Buchs SG

Mitgliederversammlung vom 17. Mai 2008

Am 17. Mai erwarteten uns Martin Vogel, Betriebsführung Rangierbahnhof, und Ludwig Altenburger, Lokomotivführer, Kantonsrat SG, mit einem Personenwagen und der Rangierlokomotive am Bahnhof Buchs. Wir stiegen in den Personenwagen und fuhren zum Ablaufberg. Dem Rangierbetrieb konnten wir in nächster Nähe beiwohnen. Auch wurden wir über Betriebsabläufe und Logistik eines Rangierbahnhofs informiert. Der Güterverkehr kommt nicht mehr um vernetzte Informatiksysteme herum, welche Betriebsabläufe und Logistik steuern. Alle Teilnehmer waren sehr erstaunt, wie komplex der Güterverkehr ist. Im Gegensatz zum

Personenverkehr (Regionalverkehr), wo die Leistungen von den Kantonen bestellt und von diesen und dem Bund abgegolten werden, ist vor allem der Wagenladungsverkehr der Konkurrenz der Strasse ausgesetzt. Kantons- und Gemeinderat Ludwig Altenburger überbrachte uns die Grüsse der Gemeinde Buchs und wir hatten Gelegenheit, Fragen zu stellen. Martin Vogel stellte uns im Stellwerksraum den Bahnhof Buchs und dessen Bedeutung vor.

### REGE DISKUSSION

Nach dem Mittagessen folgte der statutarische Teil. Alle Vorstandsmitglieder und die

Revisoren wurden in ihren Ämtern bestätigt. Nach einer interessanten Debatte wurden die neuen Statuten in Übereinstimmung mit den neuen Zentralstatuten gutgeheissen. Weder Vorstand noch Mitglieder stellten Anträge. Das Traktandum Umfrage führte zu regen Diskussionen. Stichworte dazu: Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, Fahrplanprojekte, Porta Alpina, deren Förderverein weiterkämpft, und neue Techniken wie Magnetbahnen und Swisstrom. Erfreulich ist, dass unsere Sektion mit Kaspar P. Woker wieder im Zentralvorstand vertreten ist. Um 15.45 Uhr schloss Präsident Hans Schärer die Versammlung. HS

## Firmen und Gönner

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 uns Mitglied: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Frauenfeld, Klosters-Serneus, Läuflingen, Rafz, Rüti, Schwerzenbach, Uetikon am See sowie Wädenswil.

gs graphic-studio gmbh  
network publishing





## Kontakte

**ZENTRALVORSTAND**  
**Edwin Dutler, Präsident**  
 Staffelackerstrasse 19  
 8953 Dietikon  
 T 044 741 49 90  
 N 079 401 05 40  
 edwin.dutler@swissonline.ch

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

**NORDWESTSCHWEIZ**  
**Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz**  
 Postfach 3834, 4002 Basel

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

**TESSIN**  
**Giovanni Ruggia, Präsident**  
 Contrada 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

**ZÜRICH**  
**Adriano Diolaiuti, Präsident**  
 Rankwaldweg 14  
 8645 Jona T 055 212 23 70  
 diolaiuti@bluewin.ch

## Besichtigung der Zentralbahn in Stansstad

Die Sektion Zentralschweiz lädt in die Leitstelle der Zentralbahn ein.

Die Zentralbahn hat sich auf Anfrage unserer Sektion spontan bereit erklärt, ihre Türen zur Leitstelle für unsere Mitglieder von Pro Bahn und für die Info-Forum-Leser zu öffnen.

Die Leitstelle befindet sich am Bahnhof Stansstad. Unter fachkundiger Führung wird den Besuchern ein Einblick in die Aufgaben und die Funk-

tion einer Leitstelle in einem Transportunternehmen gegeben. Bei einem von der Zentralbahn offerierten Apéro werden wir dieses Pro-Bahn-Erlebnis gemeinsam ausklügeln lassen. Es wird sich bestimmt auch eine Gelegenheit bieten, um Fragen zu stellen. Wir freuen uns auf Ihr Kommen. Sie sind herzlich eingeladen.

Andy Spichtig

**Datum:** Samstag, 8. Nov. 2008

**Beginn:** 09.45 Uhr Treffpunkt im Bahnhof Stansstad

**Ende:** ca. 10.45 Uhr, anschliessend Apéro

**Anreise:** ab Luzern: 09.11 Uhr Stansstad an: 09.30 Uhr

**Anmeldung:** E-Mail: karin.blaettler@bluewin.ch

Fax: 041 208 31 12

Tel. G: 041 208 31 01

Tel. P: 041 210 28 72

## Zentralschweiz nimmt Stellung

Die Sektion Zentralschweiz nimmt Stellung zum Richtplanentwurf 2008 des Kantons Luzern. Sie fordert, dass im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Region Luzern die Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Mittelpunkt gestellt und zu einer prioritären staatlichen Aufgabe erklärt wird. Insbesondere sollen die vorhandenen finanziellen Mittel in den öffentlichen Verkehr investiert werden.

pbs

Detaillierte Stellungnahme im Internet: [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch).

## Sektion Zürich lädt ein

Besichtigung der Südostbahn (SOB) in Samstagern.

Die Sektion Zürich lädt zur Herbstveranstaltung ein: Am Samstag, 22. November 2008, besuchen wir die Schweizerische Südostbahn (SOB) AG in Samstagern.

Die Veranstaltung ist kostenlos. Mitglieder anderer Sektionen sind willkommen. Wir freuen uns auf eine zahlreiche Beteiligung. Urs Schaffer

### Programm:

Treffpunkt Bahnhof Samstagern, Samstag, 22. Nov. 2008, 13.15 Uhr.

Vorstellung der SOB

Werkstattbesichtigung Apéro im Restaurant Bahnhof

Individuelle An- und Rückreise.

### Anmeldung:

An Urs Schaffer, Flüelastrasse 15, 8048 Zürich

E-Mail:

urs.schaffer@ch.nomura.com

Fax: 044 295 77 59

(Name, Adresse, Telefon und E-Mail-Adresse angeben)

Die Anzahl Teilnehmer ist beschränkt. Anmeldeschluss ist am 1. 11. 2008.

**Reka Rail – damit kommen Sie weiter.**

**one my 3% Rabatt auf Reka Rail**  
 Maximaler Bezug: 2500 CHF pro Jahr

Erhältlich beim Kundendienst von:

MANOR

SPORT MARKETS  
**ANATIGON**

**FLY**

**JUMBO**  
 DO IT · DECO · GARDEN



**reka rail**



# Wir sind nicht zu bremsen.



---

## 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 2008 am meisten Mitglieder werben, erhalten **zusätzlich** eine SBB-Tageskarte (1. Klasse)!

Melden Sie Neumitglieder direkt auf unserer Homepage [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) an oder senden Sie den unten stehenden Talon ein.

- Einzelmitglied (Fr. 45.-)       Partnermitglied (Fr. 25.-)       Nur Abonnement  
 Schüler/Studenten (Fr. 20.-)       Firmen/Gönner (mind. Fr. 500.-)      InfoForum (Fr. 45.-)  
 Gemeinden (Fr. 200.-)       Vereine/Verbände (Fr. 100.-)      *(Zutreffendes ankreuzen)*

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

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

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

**E-Mail:** \_\_\_\_\_

**empfohlen durch (Name, Adresse):** \_\_\_\_\_

Talon einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich; [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)

AZB  
P.P. / Journal  
3001 Bern