

The image shows two pages of an SBB railway timetable for the route Olten-Basel. The tables are organized by departure times from Olten. Various train services are listed, including ICE (InterCity), IR (InterRegio), and S3 (S-Bahn). The tables show arrival times at Basel and intermediate stops. Annotations include: 'Infolge Unterhaltsarbeiten zwischen Bern-Olten in den Nächten 27/28 Jan, 24/25 März, 29/30 Juni, 8/9-12/13 Juni, 11/12 Aug, 28/30 Sep-2/3 Okt, 6/7-8/10 Okt, 26/27, 27/28 Okt, 8/9 Dez ab 31.12.18 bis Betriebschluss Fahrplananpassungen. Ersatzfahrplan unter www.sbb.ch'; 'Rollstuhlzugänglichkeit siehe Seite 2204'; and 'SBB C 0900 300 300 CHF 1.380 vom CH Festnetz www.sbb.ch'. There are also small notices about unit changes between stations.

Bild: Gerhard Lob

Takt und Knoten: Wie ein Fahrplan entsteht

Kein Enthusiasmus: öV-Tarife werden im Dezember erhöht
Neuer Trend: Deutsche Fernbusse in der Schweiz



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

Fahrplan

D Dieses Mal ermöglicht Pro Bahn Schweiz einen Blick hinter die Kulissen des Fahrplanverfahrens. Dieser Prozess erstreckt sich über einen längeren Zeitraum und gerade bei Fahrplanwechseln kommt häufig die Forderung, diese oder jene Verbindung müsse sofort angepasst werden. Hier wird aufgezeigt, weshalb diesem Wunsch in der Mehrzahl der Fälle nicht nachgelebt werden kann.

Wie Pilze schießen Fernbusse aus dem Boden. Zuerst in Deutschland, jetzt auch in der Schweiz auf gewissen internationalen Strecken. Die einen finden es gut, billig und erst noch umweltfreundlich. Andere können dieser Meinung nicht viel abgewinnen. Nichts gegen günstige Tarife. Dass aber auf diese Weise von den Behörden abgesegnete Rosinenpickerei zu Lasten der Allgemeinheit und zu Gunsten einiger weniger Unternehmen betrieben wird, soll und darf nicht unerwähnt bleiben.

Horaire

F In cette édition Pro Rail Suisse lève le voile sur la mise en oeuvre de l'horaire de train. Un procédé qui s'étend sur une longue période de temps, et qui donne lieu parfois, lorsqu'il est couplé avec le changement d'horaires, à des requêtes demandant d'adapter intempestivement l'une ou l'autre liaison ferroviaire. Nous vous révélons ici pourquoi ce genre de souhait, ne peut, la plupart du temps, être suivi d'effets.

Le nombre de bus proposant des voyages longs courriers et trajets internationaux explose. Après l'Allemagne, le raz-de-marrée s'étend désormais à la Suisse. Les uns sont séduits par les prix avantageux et apprécient la formule plutôt écologique. D'autres se montrent moins enthousiastes. Sans contester l'attrait des prix, il convient néanmoins de souligner ici que la méthode, toute séduisante soit-elle, pèse sur les transports publics, au bénéfice de quelques entreprises privées.

Orario

I In questo numero Pro Bahn Schweiz getta uno sguardo dietro le quinte della procedura di preparazione dell'orario. L'elaborazione dell'orario richiede tempi lunghi e quando vi sono cambiamenti d'orario su una linea v'è spesso la richiesta di adeguare al più presto anche gli orari delle coincidenze. Questa rivista spiega perché nella maggior parte delle situazioni non è possibile venir incontro a questa esigenza.

Negli ultimi anni assistiamo ad una diffusione crescente di autobus effettuanti percorsi di lunga distanza. Dapprima in Germania e recentemente anche in Svizzera, da dove partono per effettuare viaggi internazionali. Le opinioni in merito a questo sviluppo sono divergenti, alcuni si esprimono positivamente e ritengono si tratti di una modalità di trasporto ecologica e a buon mercato, altri non condividono questo entusiasmo. Non si esprimono contro le tariffe favorevoli ma obiettano che le autorità permettono ad alcune ditte privilegiate di scegliere i prodotti più redditizi a sfavore della collettività.

Inhalt

Wie ein Fahrplan entsteht

Der Einsatz von PBS	3
Vater des Taktfahrplans:	
Gespräch mit Hans Meiner	4
Takt und Knoten: Eine Begriffsklärung.....	5-6
Hans-Bernhard Fiechter plant das	
Angebot der BLS	7-8
Fahrplanentwurf im Internet	8

Aktuell

ÖV-Tarife schlagen wieder auf	9
Boom der Fernbusse	10-11
Nachtzüge im Niedergang	12
BAV-Zukunftsstrategie unter der Lupe.....	13
Postauto im Aargau wieder gelb	14
Suizide auf Schienen	15
Hoffnung am Gotthard	16

ÖVerreisen

Reisen verbindet immer weniger.....	17
Blick über die Grenze: Schmalspurbahnen	
in Salzburg und Tirol	18-19
Stadtbahn HBLR in New Jersey	20

Pro Bahn intern

Tram-Abstimmung Bern	21
Unterwegs am Hochrhein.....	22
Austritte aus dem ZV.....	23

Frontbild: Ausschnitt aus dem Kursbuch
(Bild: G. Lob)

Impressum

InfoForum 3/2014, Versand: 11. September 2014

Herausgeber
Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, info@pro-bahn.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion
Gerhard Lob (gl)
cp 361, 6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn
Jean-Pierre Baebi, Bastian Bommer, Edwin Dutler, Kurt Schreiber, Bernhard Studer, Marcus Stoercklé jun., Andrea Theiler, Kaspar P. Woker; Gastbeitrag: Beda Hanimann

Bilder
Pressebildredaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat
Stefan Schweizer

Inserate und Druck
Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Postfach 6364, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout
mbDesign Marco Bernet, Konzept und Gestaltung
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage
2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften
Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben
InfoForum 4/2014: 11. Dezember 2014
Inserate- und Redaktionsschluss: 19. November 2014
InfoForum 1/2015: 12. März 2015
Inserate- und Redaktionsschluss: 18. Februar 2015

Aus der Sicht der Kunden

Wie sich Pro Bahn Schweiz auf unterschiedlichen Ebenen in die Fahrplan-Erstellung einbringt.

Bastian Bommer Pro Bahn Schweiz beschäftigt sich zwei Mal im Jahr besonders intensiv mit der Fahrplan-Erstellung. Einmal Ende Mai, wenn unter www.fahrplanentwurf.ch der neue Fahrplan zur Stellungnahme aufgeschaltet wird (siehe Bericht „Fahrplanentwurf im Internet“) sowie im Herbst, wenn uns die Abteilung Produktmanagement bei SBB Fernverkehr einen Einblick in das Detailkonzept für die nächsten sechs bis acht Jahre gibt. Bei dieser Gelegenheit können wir auch unsere Ideen präsentieren und Anliegen deponieren. Bei Bedarf findet anschliessend ein Treffen mit den zuständigen Planern der SBB statt mit der Möglichkeit einer vertieften Diskussion.

Bei Pro Bahn sind die Sektionen für die Eingaben betreffend Fahrplanentwurf bei den Kantonen zuständig. Das Ressort Fahrplan sammelt nach Abschluss des Verfahrens alle Eingaben und erstellt eine Übersicht.

Aktive Untergruppe

Die Planungen zukünftiger Angebote geschehen in den Untergruppen des Ressorts Fahrplan. Aktuell betrifft dies das zukünftige Angebot am Gotthard und in der Region Jurasüdfuss/Laufental. Eine Untergruppe wird aktiv, wenn dies der Zentralvorstand, die Sektionen, das Ressort Fahrplan oder Mitglieder wünschen und dafür Mitarbeiter gefunden werden. Das Arbeiten in der Untergruppe geschieht entweder an Sitzungen oder via Forum im Internet. Ebenfalls können sich Interessierte auch nur als Beobachter

melden, welche die Arbeit der Untergruppe via Forum kommentieren. Der Planungsprozess fokussiert auf die Wahrnehmung durch die Kunden. Am Schluss werden die Resultate den verschiedenen Organen von Pro Bahn präsentiert und anschliessend den zuständigen Akteuren beim Erstellen von Fahrplänen, das heisst den Transportunternehmen oder den Behörden.

Wie die Planer der BLS (siehe Bericht) denkt auch die Untergruppe beim ersten Schritt der Angebotsplanung in geographischen Räumen (Grossstadt, Agglomeration, Mittelzentrum oder ländlicher Raum). Im zweiten Schritt wird überlegt, welches Taktintervall im definierten Raum bereits üblich ist oder dem Optimum entsprechen würde. Im ländlichen Raum kann dies der 60-Minuten-Takt sein, im Mittelzentrum der 30-Minuten-, in der Agglomeration der 15-Minuten- und im grossstädtischen Raum der 7,5-Minuten-Takt.

Danach werden zwischen den Räumen die für den Kunden relevanten Eigenschaften (Verfügbarkeiten) auf den ihn interessierenden Relationen definiert: Reisezeit, Intervall und Umsteigen. Dabei denkt die Untergruppe in 7,5-Minuten-Intervallen (Achtelstunden). Diese Eigenschaften werden grafisch aufgezeichnet, um die kundenrelevanten Aspekte auf kritischen und relevanten Relationen im weiteren Planungsprozess präsent zu haben (siehe Abbildung).

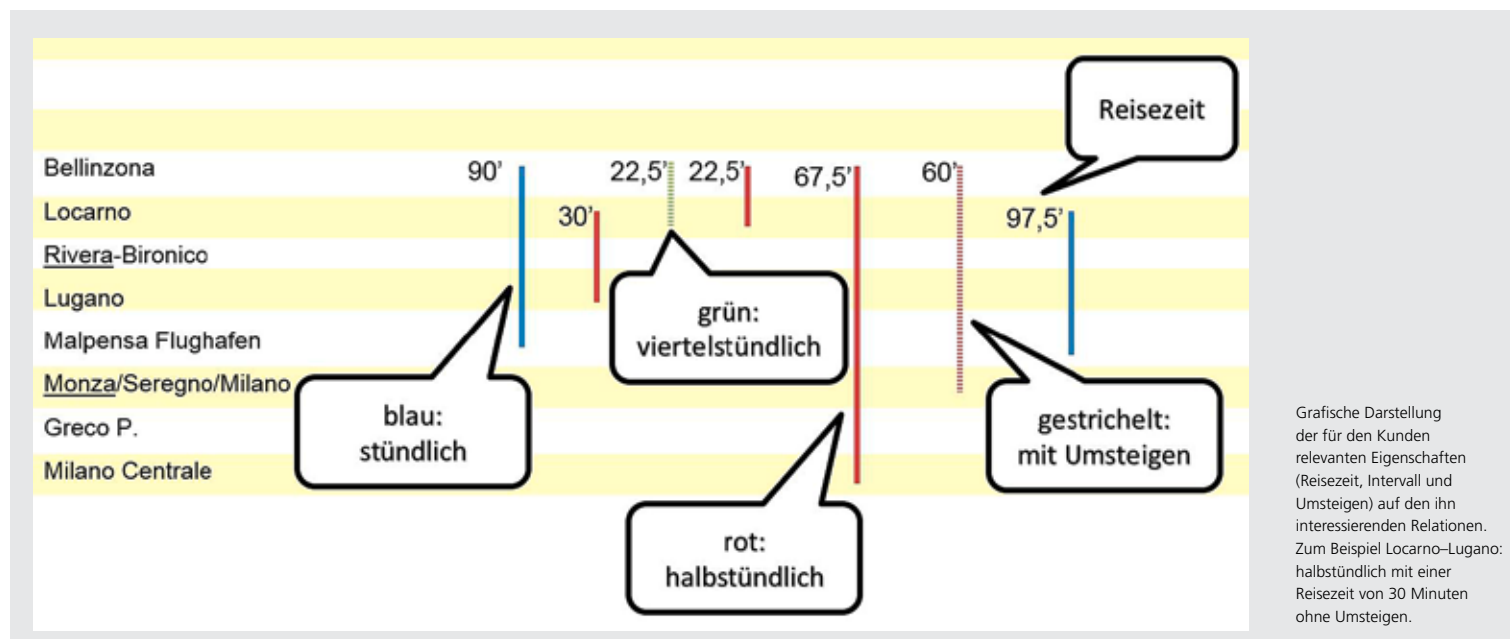
Aus diesen Verfügbarkeiten kann nun bei Bedarf ein funktionaler Fahrplan abgeleitet

werden, welcher in etwa der bekannten Netzgrafik entspricht. Bei allfälligen Konflikten muss mittels der oben definierten Verfügbarkeiten abgewogen werden, wo Kompromisse möglich sind.

Viertelstundentakt oder Zeitersparnis?

An einem aktuellen Beispiel aus den Medien (Schweizer Eisenbahn-Revue 8-9/2014, Solothurn–Bern ohne Halt?) soll ein solcher Konflikt gezeigt werden. Das Angebotskonzept vom Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS) sieht alle 15 Minuten eine Verbindung Bern–Solothurn mit einer Reisezeit von 34 Minuten vor – mit Halt an mehreren Stationen. Das alternative Angebotskonzept sieht eine Verbindung Bern–Solothurn alle 30 Minuten mit einer Reisezeit von 30 Minuten vor. Es muss nun entschieden werden, welche Verfügbarkeit für die Kunden, welche von Bern nach Solothurn reisen, relevanter ist, der Viertelstundentakt oder die schnellere Reisezeit von 30 Minuten. Dasselbe gilt bei diesem Beispiel auch für die Unterwegshalte der einzelnen RE-Züge und die diskutierte Verlängerung der S8 bis Bätterkinden. Es stellt sich die Frage der Verfügbarkeit (Reisezeit, Intervall und Umsteigen) zwischen den einzelnen Räumen der Relation Bern–Solothurn und darüber hinaus.

Zukünftige Themen für Untergruppen könnten neben dem genannten Beispiel auch die Angebotsplanungen im Kanton Glarus, am Simplon, im Tessin oder in der Ostschweiz sein.



Die genialen Ideen aus dem „Spinnerclub“

Hans Meiner erinnert sich im Gespräch mit dem InfoForum an die Entstehung und Einführung des Taktfahrplans im Jahr 1982.

Andreas Theiler Das Datum ist – zumindest den älteren Leserinnen und Lesern – bekannt: Im Mai 1982 wurde der Taktfahrplan schweizweit eingeführt. Jüngere Leute können sich gar nicht mehr vorstellen, dass es eine Zeit gab, wo ohne Fahrplanstudium keine Reise mit dem öV gemacht werden konnte. Und so, wie damals behauptet wurde, Kreisel eigneten sich überhaupt nicht für Schweizer Strassen, wurde auch ein Taktfahrplan für die ganze Schweiz von Fachleuten als unmöglich oder untauglich betrachtet.

Wenn eine Idee von den Älteren als Spinneerei abgetan wird, so kommen häufig ein paar Jüngere zur Überzeugung, hier liege eine Chance. Zu einem Zeitpunkt Ende der 1960er Jahre, als das Ansehen des öV in der Bevölkerung gegenüber dem Autoverkehr ständig abnahm, traten relativ viele junge Akademiker bei der SBB ein. Sie wollten dem Niedergang des öV nicht tatenlos zuschauen und trafen sich im „Spinnerclub“ zu Diskussionen. Drei Leute daraus taten sich im Sommer 1971 zusammen, um ein Konzept für einen rationellen, systematischen und attraktiven Fahrplan zu erarbeiten. Es waren Samuel Stähli, Jean-Pierre Berthouzot sowie Hans Meiner.

Höhere Attraktivität des öV

Für eine vertiefte Geschichte der Anfänge wie auch der Weiterentwicklung gibt es viele Quellen, zum Beispiel von den ursprünglichen Planern in der „Schweizer Eisenbahn-Revue“ 11/2002 oder in „Schweizer Ingenieur und Architekt“ Nr. 50. Sogar eine Dissertation an der ETH nahm das Thema auf (Gisela Hürlimann: Die Eisenbahn der Zukunft, 1965 bis 2000. März 2006). Das InfoForum traf sich vor einigen Wochen mit Hans Meiner zu einem kleinen persönlichen Gespräch. Hier einige Ausschnitte daraus:

„Hinter der Idee des Taktfahrplans stand die Idee, den gesamten öffentlichen Verkehr attraktiver und zukunftsfähig zu gestalten. An sich gab es auch in der Schweiz bereits erfolgreiche Beispiele für einen „starrten Fahrplan“ auf einzelnen Strecken; Beispiele waren Vorortslinien von verschiedenen Privatbahnen und die SBB-Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil.

Es war kein Auftrag, sondern wir machten die ersten Schritte von uns aus und „im Geheimen“. Der Spinnerclub war eine Gruppe von jungen



„Es war kein Auftrag, sondern wir machten die ersten Schritte von uns aus und im Geheimen.“

„Natürlich wurde von Hand gezeichnet“: Hans Meiner.
Bild: zVg

Akademikern innerhalb der Ortsgruppe Bern der Gesellschaft der Ingenieure der SBB. Und wir drei waren so etwas wie eine Untergruppe innerhalb dieses Spinnerklubs. Wir trafen uns jeden Montag zwischen 16 bis 22 Uhr zum Arbeiten in einem Sitzungszimmer, denn wir brauchten viel Platz für die Konstruktion einer landesweiten Netzgrafik – die wurde natürlich noch von Hand gezeichnet. Einmal monatlich diskutierten wir die Zwischenergebnisse innerhalb des Spinnerklubs, also unter rund 25 Leuten.

An einer Fachtagung der Gesellschaft der Ingenieure der SBB präsentierten wir die etwa sechzigseitige Broschüre mit unserem konkreten Taktfahrplan im Mai 1972. Wir wollten zuerst etwas Fertiges haben, bevor wir die Idee eines landesweiten Taktfahrplans innerhalb der SBB zur Diskussion stellten. Die Generaldirektion hat die Bedeutung des Konzepts für die Zukunft der SBB sofort erkannt und rasch eine Projektorganisation zur weiteren Bearbeitung eingesetzt; auf der mittleren Ebene war das Konzept dagegen noch lange umstritten.

Einführung verschoben

Im Winter 1971/72, als wir mit der Arbeit angingen, war unsere Basis das Jahr 1975, das Eröffnungsjahr der Heitersberglinie. Aus verschiedenen Gründen (z.B. die Erdölkrise mit dem massiven Rückgang des Güterverkehrs) wurde die Einführung auf 1982 verschoben; mit vor-

gezogenen Infrastrukturausbauten, wie der Entflechtung des Nord-Süd- und des West-Ost-Verkehrs in Olten mit der direkten Verbindung von Olten nach Rothrist oder der Einführung der Käferberglinie in den Zürcher HB konnte das Konzept noch wesentlich verbessert werden und konnten die betrieblichen Risiken vermindert werden.

Grundsätzlich kann auch festgestellt werden, dass eine Einführungszeit von zehn Jahren für ein total neues Konzept nicht schlecht ist. Und nicht zu vergessen: Die SBB konnten diese Verbesserung mit dem praktisch gleichen Personalbestand und nur geringfügig angepasstem Rollmaterialbestand einführen, dank grösserer Effizienz.

Die geringen Einführungskosten waren, wie schon erwähnt, auf die Produktivitätssteigerungen zurückzuführen. Der Taktfahrplan 1982 war aber noch kein perfekter Endzustand; es gab einzelne Lücken im Regionalverkehr oder auf verschiedenen Strecken einen alternierenden Stundentakt mit leicht unterschiedlich langen Fahrzeiten zwischen zwei Knoten wegen mehr oder weniger Zwischenhalten. Diese Kompromisse wurden erst 1987, bei der nächsten Verdichtung, hinfällig. Gleichzeitig begann 1987 mit einer Volksabstimmung die Weiterentwicklung des Taktfahrplans zum Konzept „Bahn 2000“, das vor 10 Jahren, im Dezember 2004 eingeführt wurde.

Gute Taktung als Vorteil für den Kunden

Taktfahrplan, Taktfrequenz, integraler Taktfahrplan, Vollknoten, Halbknoten: einige Begriffsklärungen.

Jean-Pierre Baebi Ein Taktfahrplan ist ein Fahrplan, bei dem Linien des öffentlichen Personenverkehrs in regelmässigen, sich periodisch wiederholenden Abständen betrieben werden. Die Zahl der Abfahrten in einem bestimmten Zeitraum wird als Taktfrequenz bezeichnet. Ziel eines Taktverkehrs ist es, die Attraktivität und Nutzungsmöglichkeiten eines Verkehrsmittels zu erhöhen beziehungsweise die gegebene Infrastruktur – beispielsweise Ausweichen auf eingleisigen Strecken – optimal auszunutzen.

Der Taktfahrplan bietet dem Fahrgast den Vorteil einer besseren Merkbarkeit der Abfahrtszeiten, da diese sich in stets gleichen Zeitabständen, meist jede Stunde zu den gleichen Minuten, wiederholen. Ein gleichmässiger Takt kann auch zu einem verbesserten Angebot in nachfrageschwachen Zeiten führen. Für Verkehrsunternehmen ist ein regelmässig wiederholter Betriebsablauf interessant, auf den sich Fahrzeuge und Infrastruktur genau zuschneiden lassen.

Das Gegenteil eines auf feste Takte aufbauenden Fahrplanes sind Verkehrsangebote, die in unregelmässigen Abständen durchgeführt werden. Bedarfsorientierte Fahrpläne gibt es heute in Form von Anruflinien ebenfalls als Taktverkehre, wobei der Takt ein Angebot auf meist telefonische Bestellung ist und ein tatsächlich durchgeführter Taktbetrieb nicht stattfindet. Ein Umlauf setzt sich aus der reinen Fahrzeit, der Zeit für den Fahrtrichtungswechsel und andere Wartezeiten sowie die Fahrgastwechselzeiten an den Zwischenstationen zusammen.

Im öffentlichen Personennahverkehr wird oft ein unterschiedlicher Takt in verschiedenen Verkehrszeiten (Volllast-, Normallast-, Schwachlast- und Spätverkehrszeit) angeboten. Während die Schwachlastzeit in den Randstunden die Minimalversorgung sicherstellt, kommt die Normallast tagsüber zur Anwendung, in den Hauptverkehrszeiten werden die Fahrten zur Volllast verdichtet. Ein gleichbleibender Takt wirkt sich in den Hauptverkehrszeiten nachteilig aus, wenn die Fahrzeugkapazität begrenzt ist. Dem kann durch zwischengetaktete Einsatzumläufe abgeholfen werden oder durch eine Erhöhung der Platzkapazität der Fahrzeuge (Einsatz von Doppelzügen, Flügelung, Busanhänger, Gelenkbusse etc.).

Für jede einzelne Verkehrslinie kann ein eigenständiger Fahrplan erstellt werden, ohne



Wichtigster Vollknoten im Schweizer Bahnverkehr: Zürich HB.

Bild: Thomas Lendenmann

Anschlüsse zu anderen Linien zu beachten. Es entsteht dann ein liniengebundener Fahrplan oder, wenn eine Vertaktung angewendet wird, ein liniengebundener Taktfahrplan. Bereits hier können abhängige Pläne erforderlich sein, wenn beispielsweise an einem Punkt ein Fahrzeug für eine weiterführende Verbindung genutzt werden muss. Es liegt dann eine gebrochene Verbindung vor, für die praktisch ein einziger, jedoch aus zwei Teilen bestehender Fahrplan erforderlich ist. Bei Verkehrsmitteln mit fester Umlaufzeit sind solche Fahrpläne schon aus Kostengründen sinnvoll, auch wenn sie nicht in ein vertaktetes Gesamtnetz eingebunden sind. Denn dadurch wird ein gleichmässiger und damit effektiver Personal- und Fahrzeugeinsatz möglich.

Rendezvous-Konzepte

Sinnvoll sind liniengebundene Fahrpläne besonders für Angebote mit hoher Taktfolge. Wenn Fahrzeuge mit gleichem Ziel dicht hintereinander folgen, sind Umsteigezeiten stets sehr kurz und auf Anschlüsse braucht bei der Fahrplangestaltung nicht geachtet oder gar im Betrieb erwartet zu werden. Bereits bei 20-Minuten-Takten ist jedoch eine Abstimmung der Fahrpläne von sich kreuzenden Linien angebracht.

Was heisst eigentlich Pünktlichkeit?

JPB Pünktlichkeit ist relativ. Ein Zug bei den SBB ist dann pünktlich, wenn er nicht mehr als drei Minuten Verspätung hat. In Italien oder Deutschland liegt dieses Zeitfenster bei 15 Minuten.

Bis Ende 2004 galt in der Schweiz eine Toleranz von fünf Minuten. Erst mit der Einführung des Jahrhundertprojektes „Bahn 2000“ musste dieser Wert nach unten auf drei Minuten gedrückt werden – das strengste Zeitregime einer europäischen Bahn. Mit der früheren 5-Minuten-Toleranz hätten die SBB die Anschlüsse mit knappen Umsteigezeiten an die regionalen Bahnen kaum gewährleisten können. Hinzu kommt, dass man mit dem engen Zeitfenster Problempunkte besser erkennen kann als früher. Im letzten Jahr hat die Pünktlichkeit etwas gelitten: Statt der angestrebten 89 Prozent erreichten 2013 (nur) 87,5 Prozent der Reisenden ihr Ziel rechtzeitig.

>>>

>>> Werden die Taktzeiten verschiedener Verkehrsträger und -linien jedoch aufeinander so abgestimmt, dass sich dabei ein umfassendes Netz bzw. System bildet, entstehen Rendezvous-Konzepte bzw. integrale Taktfahrpläne. Als integraler Taktfahrplan wird ein Konzept verstanden, bei dem die Taktfahrpläne einzelner Linien über eine systematische Koordination in Knotenbahnhöfen zu einem netzweiten, vertakteten Angebotssystem verknüpft werden. Der integrale Taktfahrplan gilt damit nicht nur auf einer einzelnen Linie oder in einem Umsteigepunkt, sondern für die gesamte Fläche. Das Hauptmerkmal bei einem integralen Taktfahrplan ist, dass es mehr als einen zentralen Umsteigepunkt gibt, er ist die Ausdehnung des Rendezvous-Konzepts auf möglichst viele Umsteigepunkte. Bei einem idealen integralen Taktfahrplan werden die Taktfahrpläne von Linien zu einem abgestimmten, vertakteten Gesamtfahrplan koordiniert, wobei eine Verknüpfung von Linien in Richtung und Gegenrichtung in ausgewählten Knoten erfolgt mit dem Ziel, die Zahl optimaler Anschlüsse zu maximieren.

Vollknoten und Halbknoten

Vollknoten sind meist Grossstädte mit einem zentralen Bahnhof, wo sich mehrere Linien gleichzeitig treffen. Die maximale Taktdichte wird vor allem dort durch die Mindestzugfolgezeit im Blockabstand bzw. durch die maximale Anzahl belegbarer Gleise bestimmt. Verkehrsminuten und Reihenfolgen bestimmen sich dann aus den Fahrzeiten zu benachbarten wichtigen Knoten. Auch die Umsteigezeiten sind je Knoten gesondert zu beachten und möglichst zu verkürzen. Vollknotenbahnhöfe in der Schweiz sind unter anderem Bern, Zürich HB und Basel SBB. Halbknoten sind Bahnhöfe, in denen nur ein Teil der Züge untereinander Anschluss haben. Meist folgt dies aus fahrzeitlichen Gründen, bezogen auf unterschiedlich weit entfernte Voll- und andere Halbknoten.

Die französische Staatsbahn richtet ihren Fahrplan im Fernverkehr vor allem auf die Lastrichtungen und Fahrgastströme aus. So verkehren freitagabends viele Züge von Paris in die Regionen, sonntagabends umgekehrt viele Züge nach Paris. Dafür werden manche zweigleisigen Strecken im Gleiswechselbetrieb betrieben, so dass auf beiden Gleisen die Züge zeitgleich in die gleichen Richtung verkehren, um die Zugdichte in diese Richtung zu erhöhen. Diese Kanalisierung hat den Nachteil, dass keine Züge in Gegenrichtung möglich sind; im Vorortsbereich von Paris kann dieser betriebliche Nachteil aufgrund dritter und vierter Gleise jedoch leichter behoben werden. Doch Frankreich ist

Schweiz hält bisher am gedruckten Kursbuch fest

Die Abfragen im Online-Fahrplan der SBB boomen: 2013 wurde die Schallgrenze von einer Milliarde Abfragen durchbrochen.



Die Schweiz druckt es, die meisten Nachbarländer nicht mehr: das Kursbuch. Bild: zvg

JPB Von null auf mehrere Millionen Abfragen pro Tag: Der Online-Fahrplan und „SBB Mobile“ boomen und gleichzeitig sinkt die Auflage des Kursbuches. Seit der Premiere im Jahr 1905 bis zur Einführung des Taktfahrplans im Sommer 1982 hiess es „Amtliches Kursbuch“, danach „nur“ noch „Offizielles Kursbuch“. Der Herzschrittmacher des öffentlichen Verkehrs listet fein säuberlich in nummerierten Fahrplanfeldern alle Verbindungen auf. Während die meisten Nachbarländern der Schweiz das Kursbuch nicht mehr drucken, besteht der Schweizer öV

schrittweise auf dem Weg zu einem netzweiten Taktfahrplan.

Bei der italienischen Staatsbahn gibt es auf den meisten Strecken tagsüber ein so genanntes Wartungsfenster; während dieser Zeit dürfen keine Züge über einen bestimmten Streckenabschnitt fahren, um Zeit für Wartungsarbeiten zu gewähren. Gleichwohl sind einige Fern- und Regionalstrecken schon vertaktet, insbesondere im S-Bahn-Verkehr grosser Städte und generell in Norditalien der Regionalverkehr in die Schweiz.

Beim Taktfahrplan gibt es leider auch Nachteile. Zum Beispiel können sich bei Betriebsstörungen in einem stark vertakteten Fahrplan

weiterhin auf Papier: 35 000 Kundinnen und Kunden schwören auf das Schweizer Eisenbahnnetz in Buchform, bestehend aus drei Bänden mit mehreren tausend Seiten.

Im Zeitalter von Online-Fahrplänen und Apps ist das Interesse an gedruckten Büchern allerdings rückläufig. Heute dient das Kursbuch den Zugbegleitern und dem Schalter-Personal als Auskunftsource im Falle von technischen Problemen. In der tabellarischen, auf das ganze Jahr ausgerichteten Form stellt das Kursbuch die Leistungen des öffentlichen Verkehrs dar. Das Gewicht von Bahn, Bus, Schiff und Seilbahnen im Mobilitätsmix der Schweiz misst sich am Gewicht und am Umfang des Kursbuches.

Kursbuch als Online-Datenbasis

Längst bieten die SBB den Online-Fahrplan an, der nichts anderes als eine Suchmaschine ist, die auf die Datenbasis des Kursbuches – den Sollfahrplan – zugreift. Entstanden ist der elektronische Fahrplan in der Frühzeit des kommerziellen Internets in den 90er Jahren. Hinter dem Kursbuch und dem Online-Fahrplan steckt eine komplexe Datenbank, die immer wieder mit den aktuellen Daten gefüttert wird. Sie ist heute rund 15 GB gross. In Kombination mit Echtzeitdaten – etwa bei Störungen – bietet der Fahrplan neue Vorteile, denn künftig sollen noch mehr tagesaktuelle Daten für eine noch bessere Information der Reisenden einfließen. Im Jahr 2013 wurde die Schallgrenze von einer Milliarde Abfragen über den Online-Fahrplan und „SBB Mobile“ erreicht.

Verspätungen aufschaukeln. In einem starren Taktfahrplan wird ein Anschluss entweder regelmässig oder gar nicht angeboten, auch zeitversetzt existiert keine Alternative zu ungünstigen Umsteigeverbindungen. Für ältere oder mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind die Anschlusszeiten teilweise zu kurz bemessen, ein Verpassen des Verkehrsmittels führt dann zu langen Wartezeiten. Kurze Umsteigezeiten von nur wenigen Minuten bei notwendigem Perronwechsel setzen eine hohe Orientierungsfähigkeit voraus. Dies kann bei nur gelegentlich öffentliche Verkehrsmittel nutzenden Fahrgästen zu Stress und Unsicherheit führen.



„Fast zwanzig Jahre im Voraus sind wir auf der Stufe von Netzgrafiken beschäftigt“: Hans-Bernhard Fiechter, Leiter Angebotsplanung bei der BLS.

Bild: zVg

Wie ein Fahrplan entsteht

Bei der BLS kümmert sich Hans-Bernhard Fiechter um die Angebotsplanung. Der Zeithorizont liegt nach dem Ja zu FABI bei 2030.

Andreas Theiler Hans-Bernhard Fiechter ist bei der BLS als Leiter Angebotsplanung verantwortlich für die Entwicklung des Fahrplanangebots. Seine Ausführungen in diesem Text decken die Sicht einer Eisenbahnverkehrsunternehmung auf die Planungen der nächsten 15 Jahre ab; soeben wurde das Konzept 2030 in Angriff genommen. Mit der gleichen Aufgabe sind natürlich Leute in anderen Transportunternehmen ebenfalls beschäftigt. Vielleicht ist es hilfreich, sich gleich am Anfang klar zu werden, was eigentlich der Grundpfeiler jedes Fahrplans ist: Die Abbildung der Marktbedürfnisse in einem bestimmten geografischen Gebiet.

„Es sind viele Bausteine, die am Ende zu einem Fahrplan führen. Nach den Marktbedürfnissen kommt als zweiter Pfeiler die Infrastruktur, die Gleisanlagen, auf denen sich der Fahrplan abspielen kann. Es gibt nicht überall so viele Gleise, wie nötig wären, um die Bedürfnisse zu befriedigen, die Infrastruktur ist also ein limitierender Faktor.“ Der dritte Pfeiler ist die Wirtschaftlichkeit respektive die Finanzierung. Im Fernverkehr ist es übers ganze Netz hinweg der Kunde, der die Finanzierung sicherstellt, im Regionalverkehr teilen sich Kunden (rund 50 Prozent), Kantone und Bund in diese Aufgabe.

Beim Güterverkehr sind es vor allem die Kunden, je nach Zug aber auch der Bund mit Subventionen verschiedenster Art.

Frühe Planung

„Auf diesen drei Basispfeilern kann der Fahrplan gestaltet werden.“ Weitere Faktoren sind zum Beispiel das Rollmaterial sowie das Personal, welches auf diesem Rollmaterial eingesetzt werden kann. „Das Kursbuch oder der Internet-Fahrplan sind dann das Endprodukt.“ Die frühe Planung ist nicht etwa von den Bahnen so gewollt, sondern hier handelt es sich um einen politisch gesteuerten Prozess. Angestossen wird er vom BAV. Bis zur Annahme der FABI-Vorlage war der Zeithorizont das Jahr 2025, seit der erfolgreich verlaufenen Abstimmung nun 2030.

„Fast zwanzig Jahre im Voraus sind wir auf der Stufe von Netzgrafiken beschäftigt. Darin ist festgehalten, wie häufig jede Relation gefahren werden soll. Über die Durchbindung in den Knoten macht man sich da noch weniger Gedanken. Daraus leiten sich die künftigen Anforderungen an die Infrastruktur ab.“ Genau hier fängt das konkrete Finanzierungsproblem erst mal an.

Die Reihenfolge dieser ersten Schritte ist übrigens so etwas wie eine schweizerische Spezia-

lität. Zuerst wird das Angebot angedacht, und erst nachher über die dafür nötige Infrastruktur diskutiert. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat diese Diskussion soeben für die Zeit nach 2025 angestossen: „Für die kommenden zehn Jahre weiss man heute praktisch schon bis hinab zur einzelnen Schwelle, was gebaut werden soll, um das zukünftige Angebot erfüllen zu können.“ Für die daran anschliessenden Jahre läuft nun der Eingabeprozess; am Schluss wird es wieder ein politischer Entscheid, welche Verbesserungen wo umgesetzt werden können.

Je näher der Zeitpunkt der Einführung kommt, desto präziser wird geplant. Und irgendwann sind die Planer im Zehntelsminutenbereich, also in Intervallen von je sechs Sekunden, angekommen. „Minuten genügen auf unserem engmaschigen Netz und mit den hohen Anforderungen an die Pünktlichkeit längst nicht mehr als Messeinheit. Erst wenn alles so durchgespielt, also konfliktfrei geplant ist, können wir den Fahrplan dann auch mit gutem Gewissen publizieren.“

Trassenkonflikte, das heisst Bestellungen für den gleichen Gleisabschnitt, die sich konkurrieren, sind ein relativ neues Phänomen. „Die Nachfrage wächst ständig, ohne dass die Infrastruktur die nötigen Schienenslots rechtzeitig zur >>>

Der Fahrplanentwurf im Internet

Pro Bahn ist gefordert: Die Frist für die Eingabe von Änderungswünschen dauert jeweils nur drei Wochen.

Edwin Dutler Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den Auftrag, den Fahrplanentwurf für das kommende Jahr jeweils sechs Monate im Voraus im Internet zu veröffentlichen. Die Kundinnen und Kunden haben dann die Möglichkeit, Änderungswünsche und Einwände bei den jeweiligen kantonalen Amtsstellen einzubringen. Bei Fahrplanfeldern, welche keine Änderungen aufweisen, sind keine Stellungnahmen möglich. Die Frist dauert drei Wochen.

Pro Bahn Schweiz treibt jedes Jahr einen sehr grossen Aufwand, um die meisten Linien einer minutiösen Kontrolle zu unterziehen. Zahlreiche Fahrplanexperten aus allen Sektionen sind während dieser kurzen Zeit intensiv mit dem Fahrplan beschäftigt. Die von uns festgestellten Unzulänglichkeiten und Fehler füllen dann auch mehrere A4-Seiten.

In den letzten zwei Jahren mussten wir jedoch feststellen, dass die Verantwortlichen des BAV und der Transportunternehmungen das Fahrplanverfahren nicht mehr sehr ernst nehmen. So fehlten beim Beginn des Verfahrens die Kommentare oder waren unvollständig. Zudem wurden alte Fahrplandaten aufgeschaltet



Drei Pfeiler für einen Fahrplan: Marktbedürfnis, Infrastruktur, Finanzierung.

Bild: BLS

und mehrere Linien mit grossen Änderungen erst nach zirka 10 Tagen aktualisiert. So wird für uns die knappe Zeit nochmals stark reduziert und unsere Arbeit stark erschwert. Was jedoch immer funktioniert, ist der Abschaltungstermin des BAV. Bereits einen Tag nach dem Verfahren

werden keine Änderungswünsche mehr angenommen.

Das BAV wird angehalten, das in der Schweiz übliche Qualitätsniveau auch beim Fahrplanverfahren durchzusetzen. Die letzten zwei Jahre waren diesbezüglich kein Ruhmesblatt.

>>> Verfügung stellen kann.“ Die so entstehenden Trassenkonflikte werden nach klar definierten Kriterien gelöst. Dabei geht es, um diese Selbstverständlichkeit in Erinnerung zu rufen, nicht nur um den alltäglichen Personenverkehr sowie alle möglichen Extrazüge, sondern ebenso um Güter- und Dienstverkehr. Und wenn sie auch in keinem öffentlich zugänglichen Fahrplan erscheinen, so heisst das nicht, dass sie nicht exakt zum Voraus geplant werden. Dieser extreme Mix von Personen- und Güterzügen auf dem gleichen Netz ist übrigens eine Spezialität der Schweiz – und macht die Aufgabe von Leuten wie Hans-Bernhard Fiechter umso anspruchsvoller.

Die drei Akteure

Die drei wesentlichen Akteure beim Andenken und Erstellen der Fahrpläne sind in grober zeitlicher Reihenfolge wie folgt eingebunden:

- Die Transportunternehmen bringen die ermittelten Marktbedürfnisse in die Planung ein und konkretisieren daraus – in Abstimmung mit den zuständigen Behörden – ihre Angebotsvorstellungen. Das kann zum Beispiel der Übergang vom Halbstunden- zum Viertel-

stundentakt sein, oder die Ausdehnung des Halbstundentakts in den Abendstunden.

- Diese Angebotsvorstellungen gehen anschliessend zu SBB Infrastruktur, welche für fast alle Betreiber schweizweit gemeinsam plant. Im Vorfeld eines Fahrplanwechsels plant sie die marktseitigen und politischen Wünsche ins bestehende Netz ein und weiss dadurch, wo es zu Trassenkonflikten kommen kann.
- SBB Infrastruktur erstellt eine Konflikt-Liste und gibt diese weiter an die Trassenvergabe-stelle Trasse Schweiz AG. Sie muss diese Konflikte neutral, das heisst diskriminierungsfrei, nach klaren Kriterien und Prozessen, lösen.
- Behörden des Bundes und der Kantone sind als ausführende Organe der jeweiligen Gesetzgeber indirekt der vierte Player in diesem Ablauf, denn die Grundsätze der Rahmenbedingungen werden auf politischem Weg festgelegt. Der für uns – die Reisenden – wichtigste Grundsatz ist der Vortritt des vertakteten Personenverkehrs vor allen andern Verkehren; so stellt der Gesetzgeber sicher, dass das heutige Knotensystem stabil gehalten wird.

Über die Grenze

Eine weitere Verzahnung ist die mit dem internationalen Verkehr. Wenn auch die Schweiz innerhalb ihrer Grenzen autonom entscheiden kann, so ist das ganze System trotzdem an vielen Ecken und Enden international vernetzt, sowohl im Reise- wie vor allem im Güterzugsverkehr. Europäische Gütertrassen, welche durch die Schweiz führen, haben heute mehr Bedeutung als früher, „wir können als Personenverkehr BLS nicht einfach ohne Rücksicht darauf planen“.

Die Abstimmung der Fahrpläne an den Grenzpunkten ist ein jährlicher Vorgang. „Wir sind in der Schweiz mit unserer langfristigen Planung extrem privilegiert. Andere Länder planen im Vergleich dazu von der Hand in den Mund. Nicht, weil sie dazu nicht in der Lage wären oder nicht wollen, sondern weil die politisch-finanziellen Rahmenbedingungen anders sind; Regierungen wechseln zum Beispiel, damit die Transportphilosophien, und so müssen die Beträge immer wieder erstritten sein. Das heisst für uns, dass die Trassen dort jährlich neu abgestimmt werden müssen.“

Der versteckte Halbtax-Aufschlag

Für Inhaber des beliebten Drei-Jahres-Halbtaxabonnements wird das Abo mittelfristig um ganze 10 Prozent teurer. Pro Bahn hat keine Freude daran.

Gerhard Lob Kurzfristig hat der Preisüberwacher den geplanten Tarifaufschlag für das Halbtax-Abo verhindert. Mittelfristig aber werden die Benutzer des beliebten dreijährigen Halbtax-Abos stärker zur Kasse gebeten. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) bestätigte diesen Sachverhalt, nachdem der Aufschlag aus der offiziellen Medienmitteilung vom 7. August 2014 nicht klar hervor ging.

Das Halbtax-Abo wird ab Mitte 2015 elektronisch und erhält mit „SwissPass“ einen neuen Namen (Chipkarte für Halbtax und GA). Es wird grundsätzlich in Zukunft eine Laufzeit von einem Jahr haben und automatisch erneuert, wenn es nicht gekündigt wird. Damit werden die Halbtax-Abos mit einer zwei- und dreijährigen Laufzeit aufgehoben.

Das dreijährige Halbtax kostet heute 450 Franken oder 150 Franken pro Jahr. Wenn die Besitzer ab Mitte 2015 ihr Abo ohne Pause als einjährigen SwissPass erneuern, zahlen sie dafür 165 Franken, also 10 Prozent mehr pro Jahr. Das bringt den Bahnen Mehreinnahmen von jährlich knapp 15 Millionen Franken.

670 000 Passagiere verfügen über ein einjähriges Halbtax-Abo und haben dafür 175 Franken bezahlt. Erneuern diese Personen ihr Abo nahtlos, so zahlen sie ab Mitte 2015 ebenfalls 165 Franken, sparen also 10 Franken. Damit schrumpfen die oben erwähnten Mehreinnahmen der öV-Unternehmen wieder auf die Hälfte.

Der Preis für den einjährigen Halbtax-SwissPass bleibt danach bei 165 Franken; dies bis Mitte 2016 für alle Bahnpassagiere, danach für jene Bahnpassagiere, die ihr altes Abo oder



Das beliebteste öV-Abo der Schweiz: das Halbtax. Bild: G. Lob

den neuen SwissPass nahtlos verlängern. Für Neueinsteiger ab Mitte 2016 wird es dann 185 Franken kosten.

Ganz wichtig: Bis Mitte 2015 können die 3-Jahres-Halbtaxabos noch erneuert werden und gelten dann bis zum Ende ihrer Laufzeit. Pro Bahn Schweiz gefallen das komplizierter werdende System und die Preiserhöhung allerdings gar nicht. „Das ist ein happiger versteckter Aufschlag“, kritisiert PBS-Präsident Kurt Schreiber.

Das Halbtax ist das beliebteste öV-Abo der Schweiz. Gut zwei Millionen Fahrgäste nutzen es. Eingeführt wurde es bereits anno 1891, richtig populär aber erst, als der Preis 1987 von 360 auf 100 Franken gesenkt wurde, um den öV zu fördern. In den 1990er-Jahren stieg der Preis dann auf 150 Franken. Das zweijährige Abo kostet heute 330 Franken; für die Inhaber bleibt der Preis mit der Umstellung damit unverändert bei 165 Franken pro Jahr.

Tariferhöhungen im Dezember 2014

GL Die Tarife im öffentlichen Verkehr werden per 14. Dezember 2014 definitiv um durchschnittlich 2,3 Prozent erhöht. Dies haben die Verhandlungen zwischen der öV-Branche unter der Federführung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) und dem eidgenössischen Preisüberwacher Stefan Meierhans ergeben, die mit einer einvernehmlichen Regelung abgeschlossen wurden.

Der VöV hatte Anfang Mai lineare Tarifierhöhungen von 2,9 Prozent über das gesamte Sortiment bekanntgegeben, um die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) für 2015 prognostizierte Deckungslücke im regionalen Personenverkehr von 90 Millionen Franken zumindest teilweise zu decken sowie notwendige Investitionen im Fernverkehr zu finanzieren. VöV-Direktor Ueli Stückelberger kommentierte die Einigung so: „Ich bin sehr froh, dass der Preisüberwacher den Bedarf für Preisadjustierungen grundsätzlich anerkennt.“

Die Preise des Halbtax-Abos und der 9-Uhr-Karte zum Halbtax bleiben auf dem heutigen Niveau – zumindest kurzfristig (siehe Hauptartikel). Einzelbillette werden teurer. Aber auf 50 beliebten Bahnstrecken werden zusätzlich zu den bestehenden Sparbilletten weitere rabattierte Fahrausweise angeboten. Schliesslich will die öV-Branche neue Angebote für die schwächer frequentierten Tageszeiten testen, darunter ein Generalabonnement für den Abend – sozusagen ein Gleis-7-Abo für Erwachsene.

Bis Ende 2017 soll es keine zusätzlichen Tarifierhöhungen geben, wenn die Teuerung nicht unerwartet stark ansteigt. Danach steht die nächste Ausmarchung des Preisüberwachers mit den SBB und den anderen öV-Anbietern an.

Halbtax-Abonnement nach Einführung SwissPass (ab Mitte 2015)

Halbtax	Preis ab Dezember 2012 bis Einführung SwissPass	Neue Preise mit Einführung SwissPass ab Mitte 2015	
		Einführung während eines Jahres	Für Neueinsteiger ab Mitte 2016
1-Jahr	175 Fr.	165 Fr.	185 Fr.

Aktuelle Halbtax-Preise

1 Jahr	175.– CHF
2 Jahre	330.– CHF
3 Jahre	450.– CHF

Deutsche Fernbusse quer durch die Schweiz

Bisher verkehrten sie nur von München nach Zürich. Doch neu sind auch Fernbusse zwischen Zürich und Mailand sowie zwischen München und Mailand via San Bernardino unterwegs.

Gerhard Lob Das grösste deutsche Fernbusunternehmen, MeinFernbus, ist auf Expansionskurs. Und dies wird auch in der Schweiz spürbar. Ende August hat das Unternehmen den Betrieb der neuen Linie 76 aufgenommen, die zwei Mal täglich von München via Lindau–San Bernardino–Tessin (Halte in Bellinzona und Lugano) nach Mailand verkehrt. Die Busse fahren natürlich auch in der Gegenrichtung. Dreimal pro Woche verkehrt diese Linie ab München weiter via Nürnberg nach Leipzig beziehungsweise umgekehrt ab Leipzig bis Mailand.

Die Fahrzeit zwischen München und Bellinzona beträgt beispielsweise gemäss Fahrplan 6 Stunden und 5 Minuten, und ist damit kürzer als mit EC/ICN via Zürich (knapp 7 Stunden). Die Preise sind, wie bei den deutschen Fernbussen üblich, ausgesprochen günstig. Bellinzona–München ist ab 22 Euro oder umgerechnet 25 Franken zu haben. In Mailand halten die Busse bei der Metrostation Lampugnagno. Auch der Velotransport ist möglich (bis November).

MeinFernbus bietet seit kurzem zudem eine Verbindung von Stuttgart/Karlsruhe via Zürich bis nach Mailand an. Allerdings hält der Fernbus auf dieser Reise nicht an den beiden Tessiner Haltestellen, verkehrt also ohne Halt von Zürich bis Mailand. „Wir haben uns bei dieser Linie gegen einen Halt in den beiden Städten entschieden, um die Fahrzeit für unsere Kunden attraktiv zu halten“, heisst es auf Anfrage bei der Pressestelle des Unternehmens in Berlin. Tatsächlich sind zwischen Zürich und Mailand 3 Stunden und 30 Minuten geplant – das ist ehrgeizig angesichts der häufigen Staus am Gotthard.

Flixbus als weiteres deutsches Fernbusunternehmen hat hingegen neu Basel im Programm. Genau genommen handelt es sich aber um Weil am Rhein auf der deutschen Seite der Grenze. Berlin–Basel ist bei diesem Anbieter ab 27 Euro (31 Franken) zu haben. Flixbus strebt auch Verbindungen über Bern bis Lausanne an.

In Deutschland wurden die Fernbusse seit der Liberalisierung am 1. Januar 2013 zuerst belächelt, inzwischen haben sie sich zu einer „Verkehrsalternative“ entwickelt, wie der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) schreibt. Nach ersten Erfahrungen steigen insbesondere viele Autofahrer auf die Fernbusse um. Für viele Jugendliche sind sie aber auch eine Alternative zur Bahn geworden.



Linie 76: Hält auch in Bellinzona und Lugano.



Ungewohntes Bild: Deutscher Fernbus in Chur.
Bilder: Marie Gloystein (MeinFernbus)

Wenig erfreut ist man bei den SBB über den neuen Boom der Fernbusse. „Ich beobachte diese Entwicklung und Dynamik im Fernbusbereich mit Sorge“, sagte SBB-Chef Andreas Meyer kürzlich bei einer Veranstaltung in Lugano.

Autozüge fahren aufs Abstellgleis

PBS Die Deutsche Bahn wird alle Autozüge schrittweise bis 2017 abschaffen. Die Autozüge seien ein Geschäft, das sich überlebt habe und nicht rechnen, sagte ein Bahnsprecher der „Stuttgarter Zeitung“. Die DB Autozug GmbH wurde vorigen Herbst in die DB Fernverkehr überführt. Seit diesem Jahr hat die DB alle Autozüge ab Berlin gestrichen. Übrig blieb nur ein „Pilotprojekt“, bei dem die Autos der Bahnreisenden nicht mehr mit dem gleichen Zug, sondern separat per Camion über Nacht nach München transportiert werden.

In den sechs weiteren Abfahrtsorten Hamburg, Hildesheim, Düsseldorf, Neu-Isenburg bei Frankfurt, München und dem gerade bei Schweizer Kunden beliebten Lörrach sollen die Autozüge bis 2017 in vier Schritten wegfallen. Die Autozüge fahren seit mehr als 80 Jahren. Das Geschäft ist stark rückläufig, die Zahl der Fahrgäste sank in den vergangenen 15 Jahren um mehr als die Hälfte auf noch rund 200 000.

Auf der Strasse statt auf der Schiene

Persönliche Eindrücke von Testfahrten mit dem Fernbus von Frankfurt und Zürich nach Würzburg.

Gerhard Lob Wie ist das nun mit den Fernbussen? Als eingefleischter Bahnfahrer tut man sich ein wenig schwer mit der Vorstellung, in einem Bus und dazu noch auf der Autobahn zu reisen. Trotzdem wollten wir den Versuch einmal wagen. So wurde der Entschluss gefasst, den letzten Teil einer Reiseroute von Köln nach Würzburg mit dem Fernbus zu absolvieren.

Über die Suchmaschine www.busliniensuche.de konnte ich mehrere Anbieter auf der Strecke Frankfurt–Würzburg (126 km) vergleichen. Für 9 Euro (11 Franken) kaufte ich schliesslich bei Flixbus via Internet das Ticket, dazu einen freiwilligen Umweltzuschlag (als Kompensation für die CO₂-Emissionen) von 0.32 Euro. Das günstigste Ticket bei der Deutschen Bahn auf dieser Strecke kostete 29 Euro (35 Franken).

Soweit so gut. Aber: Nur 10 Minuten Umsteigezeit in Frankfurt. Das sei knapp anlässlich der notorischen Unpünktlichkeit der Deutschen Bahn, wurde ich gewarnt. Doch am Tag meiner Reise Ende Juni rollte der ICE von Köln pünktlich auf die Minute um 11.48 Uhr im Hauptbahnhof von Frankfurt ein.

Keine Ansage, keine Infos

Die Haltestelle von Flixbus ist schnell gefunden: Gleich auf der Südseite des Bahnhofs an der Mannheimerstrasse. Vom Bus, dessen Abfahrt um 12.00 Uhr angesagt ist, fehlt allerdings jede Spur. Andere Fahrgäste warten hier. Auskunftspersonal fehlt, Ansagen gibt es keine. Die Zeit verrinnt. Immerhin kommen so Wartende ins Gespräch.

Erst um 12.40 Uhr taucht der Bus auf. Der Halt ist natürlich kurz, um keine Zeit zu verlieren. Das Gepäck muss auf der Strassenseite in die Fächer verstaut werden, in Frankfurt eine mittlere Zumutung und gefährlich, denn auf der Mannheimerstrasse gibt es viel Verkehr und gar eine Tramlinie.

Die Fahrt bis Würzburg verläuft ruhig, trotz dichtem Verkehr auf der Autobahn. Der Car ist modern und bequem – keine Frage. Das Gratis-Internet, einer der Trümpfe der Fernbus-Anbieter in ihren Werbeaufträgen, funktioniert, aber extrem langsam. Ich ziehe es vor, mit meiner Nachbarin zu plaudern, die von Düsseldorf nach Nürnberg zu ihrer Tochter unterwegs ist. Ja, der Bus sei schon in Düsseldorf verspätet abgefahren, erzählt sie. Aber das sei eher selten. Sie habe überwiegend positive Erfahrungen in Bezug auf die Pünktlichkeit gemacht. Früher sei

VöV will Busse fördern

Busse sind ein unentbehrlicher Teil des öffentlichen Verkehrs, damit die Mobilität als Voraussetzung für Leben und Wirtschaften in der Schweiz funktioniert. Mit Bussen wird die Hälfte aller Fahrten im Schweizer ÖV zurückgelegt. 2012 transportierten sie rund 940 Millionen Fahrgäste und legten 278 Millionen Kilometer zurück, was 56 Prozent der Angebotskilometer im ÖV sind. In einem im August präsentierten Positionspapier zeigt der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) auf, was nötig ist, damit der Busverkehr auch in Zukunft den Mobilitätsanforderungen der Schweiz genügen kann. Die wichtigsten Forderungen für eine Stärkung der Schweizer Bussysteme betreffen in erster Linie eine sichere Finanzierung, mehr separate Busspuren, kürzere Umsteigewege sowie eine Entschlackung der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

sie diese Strecke mit dem Auto gefahren. Doch das Benzin sei teuer geworden. Der Preis für ein Fernbus ticket liege weit unter den nötigen Benzinkosten. Von der Anstrengung der Fahrt ganz zu schweigen.

In Würzburg hält der Fernbus gleich beim Hauptbahnhof. Planmässige Ankunft 13.35 Uhr. Doch wir kommen mit einer guten Stunde Verspätung um 14.48 Uhr an. Auch hier erfolgt

das Entladen des Gepäcks wieder gefährlich auf der Strassenseite. Ein Mitreisender sagt mir, dass dies glücklicherweise nicht überall der Fall sei. In vielen deutschen Städten gibt es mittlerweile Busbahnhöfe.

Neue Direktverbindungen

Kurz darauf kommt mit wenig Verspätung eine Kollegin an, die den direkten Bus von Zürich nach Würzburg genommen hat: Abfahrt Zürich 9.30 Uhr; fahrplanmässige Ankunft 14.55 Uhr. Für sie war nicht nur der Fahrpreis von umgerechnet 30 Franken attraktiv, sondern vielmehr die umsteigefreie Verbindung entscheidend. Auf der gleichen Strecke per Bahn (mit IC/ICE) muss zwischen einem und drei Mal umgestiegen werden. Die Überlegung ist interessant: Denn die Fernbusse gewinnen auf gewissen Verbindungen Kunden, weil sie umsteigefreie Reisen anbieten können, während die Bahnen umsteigefreie Verbindungen ins Ausland praktisch nicht mehr im Programm haben.

Während ich für die Rückreise in die Schweiz wieder ganz auf den Zug setze, fährt die Kollegin auch mit dem Bus nach Zürich zurück. Die Überraschung auf der Rückreise sind zwei Ausländer oder Asylbewerber, die von den Grenzvätern bei der Einreise in die Schweiz aus dem Car geholt werden. Diese Kontrolle verzögert die Reisezeit um fast eine Stunde.

Fazit dieses kleinen Tests: Preislich ist der Fernbus nicht zu schlagen. In Sachen Komfort und Reisequalität ist die Bahn sicherlich angenehmer.



In Zürich gehört er schon zum Stadtbild: Fernbus am Sihlquai.

Bild: G. Lob

Das langsame Sterben der Nachtzüge

Serviceabbau und immer weniger Destinationen mit Schlaf- und Liegewagen der Bahn: Im Dezember wird auch die nächtliche Verbindung Basel–Kopenhagen eingestellt.

Gerhard Lob Ende Juni hatte eine Gruppe von Bahnjournalisten aus der Schweiz eine Reise ab Amsterdam gebucht, um über Nacht mit dem City Night Line „Pegasus“ nach Basel beziehungsweise Zürich zu reisen. Nur: Ein Schlafwagen mit den reservierten Abteilen fehlte. Ein Teil der Gruppe musste mit Plätzen im Liegewagen vorlieb nehmen.

Diese Episode ist durchaus symptomatisch für die Entwicklung bei den Nachtzügen der City Night Line (CNL), einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn (DB), die alle Nachtzüge aus der Schweiz in Richtung Norden und in der Gegenrichtung managt. Denn der Service wird konstant abgebaut. Immer wieder fehlen Wagen, manchmal kommen sie ungereinigt zum Einsatz.

In dieses Bild passt auch der Verzicht auf die Speisewagen, in denen die Gäste gerne vor dem Schlaf zumindest einen Schlummertrunk zu sich nahmen. Seit 1. Mai 2014 verkehren sie nicht mehr. In den CNL-Nachtzügen von Zürich und Basel nach Berlin, Hamburg, Kopenhagen, Amsterdam und Prag wird Speis und Trank nur noch reduziert angeboten. Als Grund für die Massnahme machte die DB die hohen Kosten geltend, die eine Revision der älteren Speisewagen zur Folge gehabt hätte. Gerade Schweizer Gäste hätten das Angebot im Speisewagen gerne wahrgenommen, räumt eine Sprecherin der DB in Berlin ein.

Nicht nur der Service wird abgebaut, sondern auch immer weniger Destinationen sind per Nachtzug überhaupt erreichbar. Die SBB haben sich schon vor Jahren aus diesem Geschäft zurückgezogen; die Nachtzüge nach Italien wurden im Dezember 2009 eingestellt. Im Dezember 2012 verkehrte der letzte Nachtzug von Zürich nach Barcelona. Ein Jahr später sah man in Basel letztmals einen Wagen der Russischen Bahn als Appendix des Nachtzugs nach Kopenhagen. Der nächtliche Kurswagen Basel–Moskau ist seither Geschichte.

Unter die Räder kommt nun auch die genannte Verbindung nach Kopenhagen. Der CNL „Aurora“ von Basel in die dänische Hauptstadt wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 eingestellt, wie die Dänische Staatsbahn (DSB) vor kurzem mitteilte. Grund: Die Verbindung rentiert im Winter sowieso nicht und kann im Sommer 2015 wegen umfangreicher Gleisarbeiten auf der Insel Fünen gar nicht verkehren.



Nachtzüge – wie hier in Leipzig – sind in den Bahnhöfen Europas immer seltener zu sehen.

Bild: G. Lob

Da hat man kurzen Prozess gemacht. „DB und DSB haben die Zahlen analysiert, und wir müssen erkennen, dass die Linie nicht wirtschaftlich ist“, erklärte DSB-Vertriebsleiter Christian Linnelyst in der dänischen Medienmitteilung vom 17. Juni. Im Nachtzug nach Kopenhagen wurden Wagen von Basel, Prag und Amsterdam gebündelt.

Weniger, aber rentablere Linien

Die mangelnde Wirtschaftlichkeit ist natürlich das Hauptproblem für die anhaltende Krise der Nachtzüge. Die Kosten sind hoch, das Rollmaterial überaltert und revisionsbedürftig. Da ist eine Abwärtsspirale vorprogrammiert. Daher wird bereits gemunkelt, die Deutsche Bahn wolle die Nachtzug-Sparte CNL ganz aufgeben. Diese These wird von der DB entschieden zurückgewiesen. „Die Nachtzüge sollen erhalten bleiben. DB Fernverkehr arbeitet an einem Konzept für die Zeit ab Dezember 2015, um dieses Geschäft zukunftsfähig zu machen“, sagt eine DB-Sprecherin in Berlin auf Anfrage. Man werde sich auf weniger, aber rentablere Linien beschränken. Oder anders gesagt: Die Deutsche Bahn will durch die Ausdünnung des Nachtzugnetzes die grössten Verlustbringer ausmerzen.

Was das für die verbliebenen CNL von und nach Zürich bedeutet, ist noch nicht klar.

Unbestreitbar ist laut DB die harte Konkurrenz durch Billigflieger. Fluggesellschaften bieten zusehends frühe Verbindungen an, um etwa schon am frühen Morgen ins Amsterdam oder Berlin zu sein. Moderne Hochgeschwindigkeitszüge – etwa in Frankreich – haben den Nachtverbindungen ins westliche Nachbarland den Garaus gemacht.

Noch recht stabil ist (bisher) die Nachtzugssituation in Richtung Osten. Die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB unterhalten drei Verbindungen zwischen Zürich und Wien/Graz/Villach. Ein Kurswagen verkehrt gar bis Budapest. Zudem gibt es noch einen – sehr preiswerten – Schlafwagen von Zürich nach Zagreb mitsamt Weiterfahrt nach Belgrad. Die umsteigefreie Fahrt von Zürich HB in die serbische Hauptstadt dauert geschlagene 21 Stunden.

Zumindest bei den ÖBB soll sich vorerst nichts ändern. „Derzeit ist es nicht angedacht, eine der Nachtzugverbindungen zwischen Österreich und der Schweiz einzustellen. Die Züge sind sehr gut gebucht“, schreibt Peter Mailänder vom ÖBB-Kundenservice auf Anfrage des InfoForums.

Die amtlichen Visionen zum öV in der Schweiz

Einige Anmerkungen zum Grundlagenpapier „Eine Strategie für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz“ aus dem Bundesamt für Verkehr.

Edwin Dutler Das im Juli 2014 publizierte Strategiepapier des Bundesamtes für Verkehr (BAV) hat bereits einiges Rascheln im Papierwald ausgelöst. Das Papier enthält viel Sinnvolles und ist gewürzt mit einigen provokativen Zukunftsperspektiven, deren Realisierung jedoch höchst unwahrscheinlich ist. Erwähnenswert sind im BAV-Papier folgende Sätze:

„Das öV-Angebot ist zu einem steigenden Anteil durch die Nutzer zum Teil auch durch die Nutzniesser finanziert.“

Das bedeutet, dass es in Zukunft vermehrt Preiserhöhungen geben wird, welche ausschliesslich durch die Kundinnen und Kunden zu finanzieren sind. Die erwähnten Nutzniesser, in Klartext die Wirtschaft, hat eine derart effiziente Lobby in Bern, dass wie bisher vorwiegend die Stammkunden zur Kasse gebeten werden. Den Vorteil, welche die Konzerne dank den Benutzerinnen und Benützer des öffentlichen Verkehrs erwirtschaften, wird klar negiert. Hier können nur politische Initiativen der Basisdemokratie etwas ändern; die Meinungen in Politik und Wirtschaft sind gemacht.

Die nachfolgenden Ziele des BAV-Papiers haben bereits zu intensiven Diskussionen geführt: **„Die Verkehrsleistungen im Personenverkehr werden teilweise im Wettbewerb vergeben bzw. erbracht.“**

„Die Regeln für den Ausschreibungswettbewerb auf der Schiene sind wie im Busbereich ausgestaltet.“

Unbestritten ist heute, dass die Schweiz das beste öffentliche Verkehrssystem der Welt hat. Wir müssen also nicht über die Grenze schauen, um etwas zu lernen. Im Gegenteil, praktisch alle meine Kolleginnen und Kollegen im europäischen Fahrgastverband reisen zu uns, um zu beobachten, wie man es eigentlich richtig machen sollte. Nur das BAV hat das Gefühl, die miserablen Erfahrungen, welche einige EU-Länder mit Wettbewerb und Ausschreibungen gemacht haben, müssen wir auch noch erleben.

Bei meinen zahlreichen Auslandsreisen mit der Bahn muss und musste ich die Konsequenzen des Wettbewerbes hautnah und konkret spüren. In der Schweiz sorgen SBB, Privatbahnen, Postauto und konzessionierte Busse für das Einhalten einer lückenlosen Transportkette, Anschlüsse werden abgewartet und durchgehende Billette werden abgegeben.

Im Ausland ist nicht einmal der Anschluss zwischen Fern- und Regionalverkehr gewährleistet, von verschiedenen Betreibern im Wettbewerb ganz zu schweigen. Der Fahrplan und die Transportgefässe sind von McKinsey-Leuten auf einen Betreiber sparoptimiert, wer umsteigen muss und einen Anschluss möchte, ist selbst schuld!

Wenn das BAV für seine Inspektoren noch Arbeit sucht und auch im privatisierten Personenverkehr gebrochene Bremsbeläge, fehlende Schrauben beim Drehgestell und kaputte Federungen an den Fahrzeugen feststellen möchte; die Kundinnen und Kunden haben auf solche Experimente wirklich keine Lust.

„Der Eigentumsanteil der öffentlichen Hand an den EVU ist spürbar verringert.“

Zu diesem Punkt haben sich bereits betroffene Politiker aus den Kantonen gemeldet und ihre Verbundenheit und Nähe zu ihrer Bahn bekundet. Dies ist positiv und verständlich, wollen die Politiker doch wieder gewählt werden. Die Nähe zur Eisenbahn sorgt aber auch dafür, dass auf der Angebotsseite meistens optimale Angebote angeboten werden.

Da der Betrieb einer Eisenbahn kapitalintensiv ist, kommen bei einer Reduktion des Eigentumsanteils der öffentlichen Hand nur kapitalkräftige ausländische Transportunternehmungen zum Zug, beispielsweise Transdev (Veolia) oder Crossrail. Sollten solche Finanzhaie dann grössere Aktienpakete von Schweizer Bahnen besitzen, können wir dem öffentlichen Verkehr „gute Nacht“ sagen, denn diese Firmen kommen ja nicht wegen den schönen Bergen zu uns. Mit billigem ausländischem Personal wird im Hochpreisland Schweiz Geld verdient, und damit werden Löcher gestopft, die in den neuen EU-Ländern anfallen.

Zuerst würde dann das Personal massiv leiden – da wäre der SEV gefordert – und nachher hätten die Kundinnen und Kunden das Nachsehen. Aber ich bin recht zuversichtlich, dass dieses Worst-Case-Szenario bei uns trotz des BAV-Papiers nicht eintritt und die Politik die richtigen Entscheide trifft.

Das BAV-Strategiepapier ist auf der Homepage des Bundesamtes für Verkehr aufgeschaltet: www.bav.admin.ch → Das BAV



Mit 900 Mitarbeitenden an drei Standorten verbindet Bombardier den Bodensee mit dem Genfersee.

In **Zürich** ist der weltweite Hauptsitz für Verkauf, Marketing, Entwicklung, Einkauf und Projektleitung der Geschäftsbereiche Lokomotiven und Antriebstechnik sowie der Basisstandort für unsere Services Dienstleistungen.

In **Winterthur** ist das Kompetenzzentrum für Drehgestelltechnologie und im Werk **Villeneuve** werden Personenverkehrszüge, Niederflurwagen sowie Strassen- und Stadtbahnen für die Schweiz gefertigt. **Oberwil** ist verantwortlich für den Unterhalt der Tramflotte der BLT und dient als Reparaturzentrum für Bahnelektronik.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER
the evolution of mobility

Anzeige

Der Sieg der Vernunft

A-Welle krebst zurück: Auch im Aargau werden die Postautos künftig wieder einheitlich in gelber Farbe verkehren.

Edwin Dutler Auf Geheiss des ehemaligen aargauischen Regierungsrats und Vorstehers des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, Peter C. Beyeler, durften in den letzten sechs Jahren die neu gekauften Postautos nicht mehr im traditionellen Gelb gespritzt werden. Allen öV-Unternehmungen im Kanton Aargau (Bahnen und Busse) wurde vorgeschrieben, das Rollmaterial im einheitlichen A-Welle-Design zu beschaffen, also in weissen Farben. Ein Teil der Postautos verkehrte so in Gelb, andere in Weiss.

Vielleicht wurde der zuständige Regierungsrat bei seiner Entscheidung einfach zu stark vom Tierreich inspiriert, wo die Männchen ihr Revier ja auch mit Duftnoten markieren. Nur die SBB blieben von dieser idiotischen Mal-Aktion glücklicherweise verschont. Trotzdem scheinen alle Aargauer den Heimweg gefunden zu haben.

Nach Rücktritten in der Regierung und persönlichen Wechseln dürfen jetzt wenigstens die



Wieder ganz in Gelb: Postautos im Aargau.

Bild: Postauto Schweiz

neuen Postautos wieder in der gelben Farbe beschafft werden, so wie es in der übrigen Schweiz Brauch und Sitte ist. Zu den Beweggründen und der Frage, ob dieser Entscheidung auch für die übrigen öV-Unternehmungen im Aargau gilt, wollte sich auf Anfrage bei der A-Welle niemand äussern.

Teure Schnapsidee

Wieder einmal ist für eine Schnapsidee viel Geld verprasst worden, Geld das man besser in intelli-

gente Fahrplankonzepte einsetzen würde, dann hätten die Kundinnen und Kunden wenigstens etwas davon. Es fällt auf, dass die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft dem äusseren Erscheinungsbild immer noch zu viel Gewicht beimessen. Wenn man nur beim Schliessen der lästigen Taktlücken so aktiv wäre.

Spatenstich für neuen Albulatunnel

Die Inbetriebnahme der neuen Röhre ist für 2020 vorgesehen. Der bestehende Tunnel wird zu einem Sicherheitstunnel.

Edwin Dutler Ende Juni 2014 konnte mit zahlreichen Vertretern aus Politik und Wirtschaft der Spatenstich des neuen Albulatunnels II gefeiert werden. Bereits die Anreise von Chur nach Preda war ein Erlebnis. Für die Verpflegung der Gäste wurde der Zug mit zwei zusätzlichen Speisewagen verstärkt. Das frisch gekochte Mittagmenü war exzellent, so wie wir das bei der RhB immer wieder erleben dürfen. So macht Reisen wirklich Spass und Freude.

Als Spatenstich wurde in den beiden Bahnhöfen Preda und Spinaz jeweils ein Messbolzen eingesetzt. Nach einem Zwischenhalt in einer Kaverne mitten im heutigen Albulatunnel erläuterte der Leiter Infrastruktur, Christian Florin, die Vorgehensweise beim Bau des Albulatunnels II.

Mit dem Hauptvortrieb wird im Jahr 2015 begonnen, der Durchstich ist 2017 geplant und die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2020 vorgesehen. Anschliessend wird der alte Albulatunnel zu einem Sicherheitstunnel umgebaut. Der Entscheid zu einem Neubau ist weitsichtig und sinnvoll, da er nur rund 15 Prozent mehr kostet als eine umfassende Sanierung des alten Tunnels und ein wesentlich höheres Sicherheitsniveau bringt.

Auch die beiden Bahnhöfe an den Tunnelportalen werden modernisiert und erweitert. Preda erhält ein separates Gleis mit einem Perron für den Schlittelzug sowie einen neuen Mittelperron. Die Kreuzungsstelle Spinaz wird verlängert und erhält auch einen neuen Perron.

SBB-MobilBonus-App als Flop

ED Was bei Migros, Coop und Fluggesellschaften seit Jahren funktioniert – das Sammeln von Punkten beziehungsweise Meilen – hat sich bei den SBB zum Flop entwickelt. Vor einem Jahr hatten die SBB endlich auch ihre Sammel-App lanciert. GA- und Halbtax-Abonnenten konnten bei jeder Reise „Kilometer sammeln“. Die Begeisterung der Kundinnen und Kunden war zuerst gross. Im Laufe des Jahres verzichteten jedoch etwa 90 Prozent der Teilnehmenden auf das Sammeln. Der Hauptgrund war das nicht korrekte Ein- und Auschecken an den Bahnhöfen; bei mir funktionierte es bestenfalls jedes dritte Mal.

So haben die SBB entschieden, die App per 31. Juli 2014 aus dem Verkehr zu ziehen. Dies ist zweifellos eine richtige Entscheidung, auch wenn ich ihn persönlich bedaure. Ich frage mich, wie die zukünftige Technik mit einer Chip-Karte für die Billettkontrolle und später sogar für die Billettabelleitung störungsfrei funktionieren soll, nachdem eine Ortung mit dem Handy immer wieder versagte.

Wenn der Chef die ersten Fahrgäste begrüsst

Impressionen vom ersten fahrplanmässigen Zug auf der Durchmesserlinie in Zürich.

Edwin Dutler Über den Bau und die Geschichte der Durchmesserlinie Zürich haben wir im InfoForum 1/14 ausführlich berichtet. Am 12. Juni 2014 wurde das Bauwerk feierlich und mit viel Prominenz eingeweiht. Am 14. Juni war dann der grosse Publikumstag und am Sonntagmorgen, 15. Juni um 05.21 Uhr fuhr der erste fahrplanmässige Zug mit ungefähr 200 Personen durch den neuen Weinbergtunnel.

Es war eine eigenartige Mischung von drei Personengruppen, die sich am Sonntagmorgen in aller Frühe im neuen Bahnhof Löwenstrasse versammelten und den Zug bestürmten. Auf der einen Seite Politiker, Kader von Verkehrsunternehmungen sowie zahlreiche Journalisten, auf der anderen Seite Reisende mit schweren Koffern, welche zu den ersten Flügen nach Zürich Flughafen reisten. Und die dritte Gruppe waren nicht ganz nüchterne Nachtschwärmer, welche auf dem Heimweg vom Zürcher Nachtleben vernünftigerweise die Bahn nahmen.

Der CEO der SBB, Andreas Meyer, freute sich über das grosse Interesse der illustren Fahrge-meinde und überreichte dem Lokomotivführer eine Schweizer Fahne. Im Zug begrüsst Andreas Meyer mehrere „normale“ Fahrgäste persönlich und sehr charmant. Die Fahrt durch den Tunnel mit dem Doppelstock-Pendelzug „Thalheim“ haben alle Beteiligten sichtlich mit grosser Freude genossen.

Ein Wermutstropfen bleibt: Zum Andenken an den verstorbenen Regierungsrat Hans Künzi, Vater der S-Bahn Zürich, wurde vor einigen Jahren ein Doppelstock-Triebzug auf seinen Namen



Unter dem HB Zürich: Der neue Bahnhof Löwenstrasse.
Bild: SBB

getauft. Zu Lebzeiten hatte er sich ebenfalls aktiv für die Durchmesserlinie eingesetzt und war Ehrenpräsident des Komitees Pro Durchmesserlinie. Es wäre eine nette Geste gewesen, wenn eben dieser Triebzug zum Andenken an Hans Künzi die Eröffnungsfahrt absolviert hätte. Es hat nicht sollen sein: Zu kompliziert sei es, eine Kompositionen aus einem Umlaufplan herauszulösen, so der Bescheid der SBB auf die entsprechende Empfehlung von Pro Bahn Schweiz.



Ein Schweizer Fähnchen für die erste Fahrt.

Bild: E. Dutler

Die Zahl der Suizide auf Schweizer Schienen steigt

Fast jeden zweiten Tag nimmt sich ein Mensch auf den Gleisen das Leben. Darum gibt es nun Suizidprävention.

Jean-Pierre Baebi Jeder, der regelmässig Bahn fährt, kennt die Durchsage: „Wegen eines Personenunfalls ist die Strecke vorübergehend und auf unbestimmte Zeit gesperrt.“ Hinter den nüchternen Worten verbirgt sich jedes Mal ein Drama. Jeder Personenunfall bedeutet, dass sich wieder ein Mensch vor einen Zug geworfen hat.

139-mal passierte das allein im Jahre 2013. Die Zahl der Suizide auf Schienen ist erschreckend gestiegen. 2005 waren es etwa 90. Heute bringt sich fast jeden zweiten Tag ein Mensch auf den Schweizer Gleisen um. Nicht nur das

Leid der Angehörigen ist unermesslich, auch Lokführer und Retter werden traumatisiert.

Die Bahngesellschaften sprechen nicht gerne über dieses heikle Thema. Doch die Zahlen sind derart beunruhigend, dass die Bahnen nun reagieren. Ein runder Tisch befasst sich mit der Suizidprävention auf und neben den Gleisen. Nebst Vertretern der SBB nehmen daran die Südostbahn, die Berner Kantonspolizei und spezialisierte Psychiater teil. Einige Massnahmen sind schon realisiert: Beispielsweise sind öfter Tafeln mit der Telefonnummer der Dargebotenen

Hand in den Bahnhöfen zu sehen. An Orten, an denen sich Personenunfälle häufen, werden zunehmend Zäune und Überwachungsanlagen erstellt. Die Absicherung der Bahngleise ist extrem schwierig und komplex. Auch Pfeifsignale können abschreckend wirken.

Es ist keine sichere Suizidmethode, sich vor den Zug zu werfen. Ein Drittel der Leute, die auf den Gleisen Selbstmord begehen wollen, überleben. Viele werden weggeschleudert und tragen schwere Verletzungen davon. Andere wiederum überdenken im letzten Moment ihren Entscheid.

Viele Fragezeichen zur Gotthard-Bergstrecke

Die SBB sollen die Gotthard-Bergstrecke auch nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels bis Ende 2017 als Fernverkehr betreiben.

Gerhard Lob Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 soll der Bahnverkehr über die Bergstrecke weiterhin von den SBB als Fernverkehr abgewickelt werden. Die von der Südostbahn (SOB) eingereichte Offerte für ein Regionalverkehrs-Angebot auf der Bergstrecke (InfoForum 1/2014) mit finanziellen Abgeltungen von Bund und Kantonen wird nicht weiterverfolgt. Dies hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) entschieden und Ende Juni mitgeteilt.

Die bis Dezember 2017 gültige Fernverkehrskonzession verpflichtet die SBB dazu, auf der Gotthard-Bergstrecke eine Fernverkehrsverbindung anzubieten. Laut BAV bedeutet das, dass in Schwyz, Brunnen, Flüelen, Erstfeld, Göschenen, Airolo, Faido und Biasca

weiterhin stündlich ein Fernverkehrszug (Interregio) halten muss. Dies entspreche auch der Botschaft zum Alpentransit-Beschluss aus dem Jahr 1990.

Fernverkehr mit Umsteigen in Uri

Der Entscheid aus dem Bundesamt kam offenbar für alle Beteiligten überraschend. Denn er passt nicht zum Konzept der SBB, wonach die IR aus Basel und Zürich in der Regel in Erstfeld (vereinzelt auch in Göschenen) enden und Flirt-Züge der Tessiner S-Bahn Tilo über die Bergstrecke nach Lugano fahren sollen. Ist dies wirklich Fernverkehr, wenn ein obligatorischer Umstieg in Erstfeld nötig ist? Und lässt sich diese Art von Fernverkehr eigenwirtschaftlich betreiben? Fragen über Fragen. Die SBB teil-

ten mit, sie würden nach dem BAV-Entscheid ihr Konzept nochmals überarbeiten. Man darf gespannt sein. Wenigstens die Touristiker im Tessin dürfen hoffen. Insbesondere in Locarno ist man nämlich sehr unglücklich darüber, dass die direkten IR von Zürich und Basel über die Bergstrecke nach Locarno entfallen sollen.

Im Hinblick auf die Erneuerung der Fernverkehrskonzession per Ende 2017 wird das BAV die Vorgaben für das Fernverkehrsangebot – zum Beispiel die Häufigkeit der Verbindungen – prüfen. Gestützt darauf legt es fest, ob der Betrieb auf der Bergstrecke weiterhin als Fernverkehr zu gelten hat oder allenfalls als regionaler Personenverkehr mit Anspruch auf finanzielle Abgeltungen der betroffenen Kantone und des Bundes.

Hoffnungsträger am Gotthard

Der Neigezug ETR 610 soll für neue Zuverlässigkeit und Reisekomfort im Italienverkehr zwischen Zürich und Mailand sorgen.

Gerhard Lob Am 7. August präsentierten die SBB zwischen Bellinzona und Lugano den ersten ETR 610 der zweiten Generation und taufte diesen auf den Namen „Ticino“. Es handelt sich um einen modernen Neigezug, der ab Dezember 2014 als Eurocity zwischen Zürich und Mailand via Gotthard eingesetzt wird. Dieser Zugstyp verkehrt bereits zwischen Genf und Mailand sowie zwischen Basel und Mailand via Simplon, wurde aber nochmals vom Hersteller Alstom überholt und verbessert. So gibt es beispielsweise jetzt mehr Platz für das Gepäck.

Die SBB haben insgesamt acht Züge des Typs ETR 610 bestellt, welche die bestehende Flotte ergänzen werden. „Wir hoffen das Kapitel Cisalpino bald beenden zu können“, sagte Meyer. Damit meinte er den Einsatz der alten ETR 470, die seit Jahren als Pannenzüge „Cisalpino“ für unruhliche Schlagzeilen sorgen. Allerdings ist noch unklar, wie lange die italienische Staatsbahn ihre ETR 470 im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Schweiz einsetzen wird.

Der Italienverkehr ist immer noch unbefriedigend. Im Juni wurde die Fahrzeit verlängert, um eine Stabilisierung des Fahrplans zu erreichen. Die Pünktlichkeit hat sich seither verbessert,



aber bei einzelnen Verbindungen (z.B. Zürich ab 11.32 Uhr nach Milano) muss in Lugano auf einen Regioexpress umgestiegen werden – eine Zumutung im internationalen Fernverkehr.

Derweil investieren die SBB auf der Südseite der Alpen intensiv. Am 11. September beginnen die Umbauarbeiten am Bahnhof des Kantonshauptorts Bellinzona, dem „Tor ins Tessin“. Pünktlich zur Eröffnung des neuen Gotthard-Basistunnels am 11. Dezember 2016 soll der Umbau abgeschlossen sein. In Lugano erfolgte im August die offizielle Eröffnung eines Teils des renovierten Bahnhofsgebäudes mit dem neuen Kundenzentrum. Dafür haben die Bauarbeiten am Atrium begonnen. Die Standseilbahn in die Stadt (Funicolare) wurde aus diesem Grund ausser Betrieb genommen. Sie wird für mehr als zwei Jahre durch einen Bus (Funibus) ersetzt. Dies sorgt für hitzige Diskussionen. Denn bei den Nutzern kommt dieser Ersatzbus nicht so gut an.

Fährt bald über die Gotthard-Strecke:
Der neue ETR 610 in Bellinzona.
Bild: G. Lob

Reisen verbindet immer weniger

Winken, Grüssen, Reden: In der Ausnahmesituation des Reisens steigt die Bereitschaft, sich auf fremde Menschen einzulassen. Doch Handy und Internet haben das Leben unterwegs verändert.

Beda Hanimann* Es ist eine kleine Handbewegung mit grossem Symbolgehalt. Eine Geste der Höflichkeit und gleichzeitig ein Zeichen der Zugehörigkeit zur gleichen Familie, so umschreibt ein altgedienter Lokführer den Handgruss von Führerstand zu Führerstand im „Loco Folio“, dem Verbandsorgan der Schweizer Lokführer. Aber nicht nur die pflegen den stummen Gruss unter ihresgleichen. Auch unter Buschauffeuren gehört er zum guten kollegialen Ton, Töfffahrer verpassen die Geste selbst in den Spitzkehren am Splügenpass nicht (und versagen sie hartnäckig dem Vespafahrer, der zwar wie sie auf zwei Rädern unterwegs ist, mit seinen lumpigen 125 Kubikzentimetern aber nicht zur Familie zählt).

Das kleine Winkzeichen ist die Minimalvariante der Konversation – und bietet sich an, wo der verbale Austausch nicht möglich ist. Unterwegs also, bei Kurzbegegnungen. Nicht nur unter fahrenden Berufskollegen, sondern auch unter Ausflüglern. Die familiäre Klammer, das Gemeinschaftsstiftende ist hier, dass man in der Fremde unterwegs ist, fern des Alltagstrotts. Die Passagiere der Bergbahn winken aus der Kabine den hochkraxelnden Wanderern zu, auf dem Deck des Dampfschiffs setzt das grosse Winken ein, wenn am nahen Ufer eine gemütliche Grillrunde auszumachen ist. „Nicht wahr, wir geniessen, wir wissen, was schön ist“, das ist die gegenseitige und gemeinsame Botschaft.

Hier sind andere Menschen!

Im Extremfall, etwa bei der Trekkingtour auf Feuerland, ist der Handgruss unter Fremden Ausdruck der Freude: Hier sind Menschen, wir sind nicht allein. Diese Freude gehört zu den Ferien, zum Abenteuer, zum Aussergewöhnlichen und Ungewohnten. Im morgendlichen Gedränge des Pendlerzuges hält sie sich logischerweise in sehr engen Grenzen. Im vollen Zugabteil auf dem Weg zur Arbeit kommt niemand auf die Idee, andere zu grüssen – während er in der Rhätischen Bahn, Knie an Knie mit Fremden und erfüllt vom Bergerlebnis, schon kurz nach dem Zusteigen in Preda mitten in einem Gespräch ist. Was für ein schöner Wanderweg war das! Diese Blumenpracht! Und morgen steht das Tinzenhorn auf dem Programm.

Das Eisenbahnabteil als Chatroom, das war einmal ein Klassiker. Reden war in einer Zeit vor Handy und Laptop neben Stricken, Lesen, Schlafen und Zum-Fenster-Hinausschauen der ge-

bene Zeitvertreib zwischen Ein- und Aussteigen. Manchmal reichte ein «Ist hier noch frei?», und das Gespräch lief, andere Male brauchte es eine überraschende oder aussergewöhnliche Situation. Ein sprücheklopfender Kondukteur etwa, eine Frau mit einem miauenden Kätzchen im Katzenkorb. Oder ein unplanmässig langer Halt.

Das waren die Startsignale der Kommunikation, eine Bemerkung gab die andere. Und es galt: Je länger die Reise, desto zwingender würde es irgendwann zum Gespräch kommen. So entstanden in den Fernzügen von Mailand nach Neapel Freundschaften, die nicht nur im Gespräch, sondern mit einem gemeinsamen Picknick besiegelt wurden. So erfuhr man im Schnellzug St. Gallen–Genf, der damals noch Städteschnellzug hiess, ganze Lebensgeschichten, in Baden, wo er damals noch hielt, war das Gegenüber schon bei den Kindern der zweitjüngsten Tochter angelangt. Bedingung für diese Selbstverständlichkeit des Austauschs war, dass dem Unterwegssein etwas Aussergewöhnliches anhaftete.

Die Freunde reisen mit

Mit der zunehmenden Mobilität ist das anders geworden. Vor allem aber auch mit den neuen technischen Möglichkeiten der Kommunikation. Der jederzeit mögliche Kontakt zur Aussenwelt hat die Grundanlage des Reisens verändert. Die einst absolute Fokussierung auf die Schicksalsgemeinschaft, die da zwischen Ausgangsort und Ziel unterwegs ist, wird relativiert, die unmittelbare Umgebung ist nicht mehr das einzig Relevante. Wer sich ins Abteil setzt und die Ohrstöpsel einsetzt, zum Handy greift oder den Laptop aufklappt, der signalisiert: Ich brauche keine Unterhaltung, ich komme allein zurecht.

So hat die elektronische Vernetzung das Leben im Eisenbahnabteil verändert. Keiner ist mehr dem Ort ausgeliefert, jeder hat seine zu Hause gebliebenen Freunde stets bei sich. Da schwindet das Bedürfnis, sich auf andere einzulassen. Ja, auch so bekommt man vieles aus dem Leben Fremder mit, wenn von St. Gallen bis Zürich telefoniert wird. Aber mit der Zelebration des verbindenden Unterwegsseins hat das nichts mehr zu tun.

Das ist keine Boshaftigkeit, dieses veränderte Kommunikationsverhalten. Es ist einfach eine Nebenerscheinung der technischen und gesellschaftlichen Entwicklung. Und das nicht nur hin-

ten im Zugabteil. Auch im Führerstand bleibe der Kollegengruss immer häufiger aus, beklagt der zitierte Lokführer im „Loco Folio“.

*Der Autor ist Redaktor des St. Galler Tagblatts. In der Ostschweizer Tageszeitung erschien dieser Artikel am 16. Juli 2014. Das InfoForum dankt für die Genehmigung zum Nachdruck.

Pendler sollen mehr miteinander sprechen

Ohrstöpsel, die Augen starr aufs Smartphone oder den Computer gerichtet, um Kontakt mit anderen Fahrgästen zu vermeiden – in Untergrundbahnen von Grossstädten, aber auch in Schweizer Zügen ist dies zur Normalität geworden. Tausende von Menschen nebeneinander, jeder in seiner eigenen Aura. Gesprochen wird immer weniger.

In London will eine Kampagne nun das Schweigen durchbrechen und das Image der Stadt als einsamsten Ort Grossbritanniens verändern. „Talk to me“ heisst die Kampagne. Mit einem gleichlautenden Anstecker wird Gesprächsbereitschaft gegenüber anderen Fahrgästen und Fremden signalisiert. Die Isolation soll überwunden werden. Die Initianten zeigten sich erstaunt vom Erfolg dieser Aktion. Am 30. August veranstalteten sie in London einen Talk-to-me-Day mit zahlreichen Initiativen, die über den öV hinaus reichen – vom gemeinsamen Picknick bis zu Filmvorführungen.

Die Initiative könnte Schule machen: Die Organisatoren wurden nach eigenen Angaben bereits von Interessenten aus Paris, Berlin, Seoul und einigen Städten in den USA kontaktiert, die ähnliche Projekte starten wollen. In der Schweiz scheint die Initiative ebenfalls Sympathien zu geniessen. Zumindest sagte die Hälfte der Teilnehmenden an einer nicht-repräsentativen Umfrage der Pendlerzeitung „20 Minuten“: „Diese Idee finde ich toll.“

Internet: www.talktomelondon.org

Kampf um Anerkennung und Erfolg

An der Grenze zwischen den beiden österreichischen Bundesländern Salzburg und Tirol erschliessen drei Schmalspurbahnen den Pinzgau, das Zillertal und die Achensee-Region.

Bernhard Studer Im Juli 2005 schien das Schicksal der Pinzgaubahn besiegelt: Die hoch gehende Salzach hatte die 53 km lange 760-mm-Schmalspurbahn, im Bundesland Salzburg von Zell am See hinauf nach Krimml führend, aufs Schwerste beschädigt. Der Streckenverlauf war über weite Strecken kaum mehr erkennbar. In der oberen Streckenhälfte hatte die Jahrhundertflut das Trasse viele Kilometer weit vollständig weggerissen. Das Ausmass der Katastrophe war apokalyptisch.

Es dauerte drei Monate, bis die untere Streckenhälfte bis Mittersill wieder befahrbar war. Zwischen Mittersill und Krimml, so schien es, würden nie wieder Züge verkehren. Doch das Bundesland Salzburg setzte sich zur Wehr. Mitte 2008 übergaben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die sich in keiner Weise für den Weiterbetrieb der ungeliebten, vergammelten und nun auch noch weitgehend zerstörten Strecke engagierten, die Linie an die Salzburger Lokalbahn. Allerdings unter unschönen Begleitumständen: Die grosse Staatsbahn legte den neuen Eigentümern grosse Steine in den Weg. So musste die Übernahme innerhalb von nur gerade vier Tagen abgewickelt werden.

Das von den ÖBB übernommene Personal war demotiviert und verunsichert. Doch die Verantwortlichen der Salzburger Lokalbahn setzen voll auf diese Leute. Anders als zu ÖBB-Zeiten wurden die Entscheidungskompetenzen nun wo immer möglich vor Ort geregelt. Die meisten Talbewohner schüttelten ungläubig den Kopf, als die



Die Pinzgaubahn in Mittersill.

Salzburger Ende 2008 mit der Planung für den Wiederaufbau der oberen Streckenhälfte begannen. Die Zweifler wurden eines Besseren gelehrt: Im Frühjahr 2009 begannen die Arbeiten. Ende 2009 ging eine erste Teilstrecke in Betrieb, seit Oktober 2010 wird die über weite Strecken neu gebaute Pinzgaubahn wieder komplett befahren.

Die Pinzgaubahn präsentiert sich heute vollkommen anders als vor der Unwetterkatastrophe. Ein Besuch vor Ort zeigt, wie die Mit-

arbeiter jetzt stolz auf ihre Bahn sind und die Kunden als ihre Gäste behandeln und betreuen. Neu angeschaffte Züge fahren bis 100 km/h schnell über lückenlos verschweisste Geleise. Es verkehren auch wieder Güter- und Nostalgiezüge. Der Betrieb ist durchrationalisiert, die Bahn bietet 53 Vollzeit-Stellen – zufälligerweise exakt eine pro Streckenkilometer, ein sehr tiefer Wert. In der Nähe der Siedlungen sind neue Haltestellen entstanden, und die Bahn kooperiert aktiv mit den lokalen Touristik-Unternehmen.

Anders als früher unterstützen die Talbewohner heute ihre Bahn. Der Wieder-Aufbau ist durch keine einzige Einsprache behindert worden! Die neu stündlich verkehrenden Züge sind so gut frequentiert, dass sich die Billett-Einnahmen verdreifacht haben.

Bei der Pinzgaubahn herrscht Aufbruchstimmung. Der Erfolg hat die Belegschaft zusammen geschweisst. Trotzdem sind die leitenden Mitarbeiter mit beiden Füßen auf dem Boden geblieben. Zu ÖBB-Zeiten wurde stets die fehlende Bahn-Erschliessung der Krimmler Wasserfälle, der höchsten in Europa, beklagt und als Wurzel allen Übels angeprangert.

Doch die mit einer Neubaustrecke zu überwindenden Höhenunterschiede wären enorm, die Kosten astronomisch. Anders als zu ÖBB-Zeiten gibt es trotzdem eine bequeme Anreise-



Kandidat für die Regionalbahn Achensee? Zug der Gaiserbahn in der Ruckhalde, wo die Bahn mit dem Bau der St. Galler Durchmesserlinie in einen Tunnel verlegt wird.

Bilder: Bernhard Studer



Dampfzug der Achenseebahn in der Endstation Seespitz-Schiffsstation. Wann wohl werden von hier aus Occasions-Züge aus dem Appenzell nach Pertisau weiter fahren?



Moderner Zug der Zillertalbahn, bei Strass im Zillertal.

Möglichkeit zur grössten Attraktion der Region: Seit dem Wieder-Aufbau betreibt die Salzburger Lokalbahn einen Bus mit Anschluss auf jeden Zug.

Und das früher als Utopie belächelte Projekt einer Bahn-Erschliessung der Talstation der Gletscherbahn Kaprun, im unteren Pinzgau gelegen, mittels einer Stichstrecke? Die Salzburger verstehen ihr Geschäft, sie planen mit Augenmass. Und so könnte dieses Ausbauprojekt schon bald einmal realisiert werden.

Zillertalbahn: Personenverkehr top, Güterverkehr flop

Die Tiroler Zillertalbahn, 32 km lang und ebenfalls mit 760-mm-Spur, führt von Jenbach nach Mayrhofen. Eine leider nur im Sommer betriebene Postbuslinie über den Gerlos-Pass verbindet die Endstationen der Zillertal- und der Pinzgaubahn.

Neben dem Personenverkehr hat die weit über die österreichischen Landesgrenzen hinaus bekannte Zillertalbahn bis vor kurzem auch einen erheblichen Güterverkehr abgewickelt. Sogar aus der Schweiz sind nach den Stürmen Lothar und Vivian grosse Mengen von Fallholz in die Zillertaler Sägereien verfrachtet worden. Um auf das aufwändige Schemeln der Güterwagen verzichten zu können, wurde immer

wieder erwogen, auf Normalspur umzubauen. Geschehen ist nichts, und heute ist es zu spät. Seit Rail Cargo Austria, die ÖBB-Güterverkehrsgesellschaft, 2013 ein neues Tarifmodell eingeführt hat, ist der Güterverkehr auf der Schmalspurbahn völlig eingebrochen. Seither holen die Sägewerke das auf der Schiene angelieferte Holz per LKW in Jenbach ab.

Die fehlenden Einnahmen aus dem Güterverkehr wirken sich verheerend aus. Glücklicherweise sind eben erst grössere Investitionen getätigt worden. Das Rollmaterial ist auf der Höhe der Zeit, mehrere neu erstellte Doppelspur-Abschnitte erlauben einen flüssig abgewickelten Halbstunden-Takt. Sinnvolle Ausbauprojekte – die Elektrifizierung etwa oder der Bau einer kurzen Linien-Verlängerung vom derzeitigen Endbahnhof Mayrhofen über die Talstation der Penkenbahn zur Ahorn-Luftseilbahn – dürften aber mindestens kurzfristig keine Realisierungschancen haben.

Achenseebahn: Visionär

In Jenbach kann man nicht nur auf die Zillertalbahn umsteigen. Seit 125 Jahren fahren im Sommerhalbjahr vom Bahnhofplatz aus auch die meterspurigen Dampfzüge hinauf zum Achensee, einem beliebten 7 km entfernten Ausflugsziel. Mehr als einmal stand das Schick-

sal der kleinen Zahnradbahn auf des Messers Schneide, ihre Einstellung schien oft nur eine Frage der Zeit. Doch das Glück stand immer auf ihrer Seite, und so bezwingen die kleinen Dampflokomotiven auch heute noch die 400 m hohe Steilstufe zwischen dem Inntal und dem Achenseegebiet auf dem kürzesten Weg.

Die Zukunft der Bahn wäre gesichert, würde die Realisierung des sehr visionären Ausbauprojektes „Regionalbahn Achensee“ gelingen. Dazu will man die Bahn elektrifizieren, und sie soll von der heutigen Bergstation Seespitz-Schiffsstation aus dem Achensee entlang nach Pertisau und weiter bis zum neuen Endbahnhof Pertisau-Karwendeltäler verlängert werden. Mit den Appenzellerbahnen wurden Gespräche geführt, einen allfälligen Kauf von vier nach der Eröffnung der St. Galler Durchmesserlinie (Appenzell – Gais – St. Gallen – Trogen) frei werdenden Züge der Gaiserbahn betreffend.

Die Finanzierung dieses Ausbauprojektes ist aber noch nicht gesichert. Hoffen wir, es gelinge. Auf dass wir in absehbarer Zukunft ganzjährig in nach wie vor zeitgemässen Zügen aus Schweizer Produktion ins Achensee-Gebiet reisen können! Parallel dazu sollen die nostalgischen Dampfzüge auch weiterhin während der Sommersaison von Jenbach bis Seespitz fahren, zur Freude der Touristen.

Effiziente Stadtbahn mit Sicht auf Manhattan

Das Beispiel der Hudson-Bergen Light Rail in New Jersey zeigt, wie effizient öV in den USA sein kann.

Gerhard Lob Die USA sind nicht gerade als Musterland des öffentlichen Verkehrs bekannt. Doch es gibt interessante Beispiele, die aufzeigen, dass öV nicht nur einen effizienten Personentransport garantieren, sondern auch eine intelligente Stadtentwicklung fördern kann. Ein solches Beispiel ist zweifellos die Hudson-Bergen Light Rail (HBLR), ein Stadtbahnsystem im Hudson County im Bundesstaat New Jersey.

Diese Stadtbahn verbindet die Gemeinden Bayonne, Jersey City, Hoboken, Weehawken, Union City und North Bergen. Ein Grossteil der 16 Meilen (27 Kilometer) langen und doppelspurigen Tramstrecke mit drei Linien liegt direkt gegenüber dem New Yorker Stadtteil Manhattan und verläuft parallel zum Hudson River und Upper New York Bay. Auf Grund dieser Streckenführung ist die Linie auch touristisch interessant. Ein Einzelbillett kostet übrigens nur 2.10 Dollar (zirka 1.80 Franken).

Lange war hier Schwerindustrie zu Hause. Niemand wollte vom noblen Manhattan auf die andere Seite des Hudson River ziehen. Inzwischen hat sich das Blatt gewendet. Wegen der horrenden Preise in Manhattan sind selbst bekannte Finanzinstitute auf die New-Jersey-Seite gezogen. Anstelle von Industriebrachen sind schöne Wohnsiedlungen und Fussgängerzonen entstanden. Für den Bau des Trassees dieser Strassenbahn konnte man zum Teil Gleisanlagen des einstigen Güterverkehrs verwenden.

Die Stadtbahn sorgt für einen effizienten Nahverkehr. An den wichtigen Knotenpunkten kann man auf eine Hudson-Fähre umsteigen und kommt so im Nu nach Manhattan. Das Nahverkehrssystem ist Bestandteil der Wachstumsstrategie des Staates New Jersey, um die



Die Hudson-Bergen Light Rail: Links im Hintergrund die Skyline von New York Manhattan.

Zahl der Autofahrer zu reduzieren und dabei ältere städtische und vorstädtische Gebiete neu zu beleben. Der Bundesstaat New Jersey liess sich dies einiges kosten: Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf 2,2 Milliarden US-Dollar.

Die HBLR gehört New Jersey Transit und wird von der 21st Century Rail Corporation betrieben. Am 15. April 2000 wurde die erste Strecke für den Publikumsbetrieb eröffnet. Mittlerweile nutzen an Werktagen bis zu 45 000 Passagiere täglich die HBLR-Routen mit ihren vierundzwanzig Haltestellen. Und es gibt Pläne für eine Erweiterung mit zusätzlichen Stationen in Richtung Westen. Das Ziel ist eine Streckenlänge von 34 Kilometern. Nur rund drei Kilometer sind im Übrigen als gemischter Verkehr an die Strasse gebunden, der Rest ist eigentrasseiert. Das erklärte wohl auch die extrem hohe Pünktlichkeitsrate von zirka 98 Prozent.

Im Rahmen einer Studienreise der Schweizer Bahnjournalisten konnten das Unternehmen und die Strecke im Mai dieses Jahres besichtigt werden. Die präsentierten Nutzerzahlen sind eindrucklich. In den letzten 10 Jahren hat sich die Zahl der Fahrgäste verdoppelt. Allerdings sinken die Nutzerzahlen am Wochenende deutlich tiefer.

Der anhaltende Boom hat dazu geführt, dass das Unternehmen die Fahrgastkapazität deutlich ausweiten will. Im Juli 2014 wurde ein Vertrag unterzeichnet, um 35 dreiteilige Zuggarnituren in fünfteilige Garnituren umzubauen. Dadurch bieten die Fahrzeuge zirka 50 Prozent mehr Kapazität. Die Fahrzeuge stammen von dem japanische Hersteller Kinki Sharyo. Momentan sind 52 Niederflurwagen in Betrieb.



Fahrleitungen von Kummler + Matter.

Bilder: G. Lob

Schweizer Know-how

Einen gewissen Anteil am Erfolg der Hudson-Bergen Light Rail (HBLR) trägt auch ein Schweizer Unternehmen: Die Kummler + Matter AG (K+M), ein führendes Unternehmen für Bahn- und Fahrleitungstechnik. Seit 2003 liefert K+M die Schlüsselkomponenten für das Bergen Light Rail-Projekt, insbesondere ARCAS. Diese Abkürzung steht für „Adaptable Railway CAntilever System“, das dank der Verwendung von leichten und einbaufreundlichen Komponenten mit einer Mindestmenge an einzelnen Elementen in der Fahrleitungstechnik auskommt. Andere K+M-Projekte in der Region sind die Newark-Elizabeth Rail Link, eine 14,2 km lange Stadtbahnlinie in New Jersey, die die Innenstadtbereiche von Newark und Elizabeth mit dem Newark Liberty International Airport verbindet.

Lieber Trams als Megabusse

Die Pro-Bahn-Sektion Espace Mittelland unterstützt ein Ja bei den Abstimmungen zur Tram Region Bern.

Kaspar P. Woker Dieser Aufruf gilt für alle Pro-Bahn-Mitglieder in Köniz, Ostermundigen und in der Stadt Bern. Am 28. September wird in den drei Orten über den jeweiligen Kredit für das Tram Region Bern abgestimmt. Es geht um 18 Mio. Franken in Köniz, 28 Mio. in Ostermundigen und 55 Mio. in Bern. Nur zu so viel Geld und nicht mehr ist abzustimmen. Der Löwenanteil der Kosten von 495 Mio. Franken für das Tram Region Bern stemmen Bund und Kanton. Würde in Ostermundigen oder Köniz die Vorlage verworfen, fallen speziell dort für längst fällige und aufgeschobene Strassen- und Leitungserneuerungen ebenfalls Millionen-Beträge an, ohne Nutzen für die Passagiere auf der Bus-Linie 10 von Bernmobil.

In der Stadt dreht sich der Abstimmungskampf im Wesentlichen um die Allee-Bäume entlang der Viktoria- und Ostermundigenstrasse. Dazu wurde von der Pro-Bahn-Sektion Espace Mittelland der nachfolgende Text als Leserbrief in Berns Gazetten eingerückt. Urteilen Sie selbst:

Megabusse oder Trams

Alleebäume opfern für Tram Region Bern? Megabusse – wie als Trolleybusse in Genf, Luzern und Zürich im Einsatz – wären billiger im Betrieb und ohne den Bau von Tramgleisen könnten die Alleen stehen bleiben, so urteilen die Gegner. Ein doppelter Irrtum: Megabusse sind 38 Tonnen schwer, transportieren bei optimaler Besetzung 130 Personen und sind 2,55 Meter breit. Viktoria- und Ostermundigenstrasse mit ihren Alleen würden dadurch noch stärker beansprucht als heute. Berns Combino-Trams sind für über 200 Personen ausgelegt. Mit deutlich weniger Fahrten, das heisst weniger Fahrzeugen und Personal, wird dieselbe Anzahl Fahrgäste befördert. Auch Megabusse bleiben im Verkehr stecken, wenn die Strassen nicht genügend breit sind. Anschauungsunterricht dazu bietet



Allee-Bäume werden vom Tram Region Bern nicht eingeklemmt, sondern nach dem Bau der Tramlinie neu gepflanzt. Bild: wo

eine Fahrt in Zürich mit den Trolleybus-Linien 31 oder 32 während der Hauptverkehrszeit.

Wenn alle hin gehen und ein Ja zum Tram Region Bern einlegen, dann werden diese Allee-bäume übrigens wieder neu gepflanzt – siehe Pläne in der Dokumentation:

www.tramregionbern.ch
www.jazumtram.ch

Eisenbahntechnik: Exkursion zum Erlebnisbahnhof von Brittnau-Wikon

Die Eisenbahn zählt seit jeher zu den sichersten Verkehrsmitteln. Für die zuverlässige Sicherung des Fahrweges kommt dabei der Stellwerkstechnik eine zentrale Bedeutung zu.

Als bekannt wurde, dass in den Jahren 2000 bis 2002 die elektromechanischen

Eisenbahnsicherungsanlagen des Typs Bruchsal J auf der Strecke Olten – Luzern ausser Betrieb gesetzt werden, schlossen sich ein paar Bahn-Enthusiasten mit dem Ziel zusammen, diese historisch wertvollen Wunderwerke der Technik zu erhalten.

Mit der Ausserbetriebnahme der Station Brittnau-Wikon wurden die ehemaligen Diensträumlichkeiten wie Stationsbüro, Wartsaal und Güterschuppen frei. Es lag auf der Hand, dass Brittnau-Wikon der Standort des zukünftigen Erlebnisbahnhofs sein wird.

Als erstes Stellwerk wurde Brittnau-Wikon wieder vollumfänglich mit Hilfe von Ersatzschaltungen in Betrieb genommen. Zwei Miniaturbahnübergänge mit Glocken ergänzen die Anlage und simulieren die Funktion der ehemaligen Barrieren. Das Stationsstellwerk Brittnau-Wikon ist das letzte Stellwerk seiner Bauart zwischen Basel und Chiasso, welches noch am Originalstandort steht und heute wieder zu 100% betriebsfähig ist.

Parallel dazu wurde an der Wiederinbetriebnahme

vom Befehls- und Wärterstellwerk Sursee begonnen. Diese Stellwerksanlage ist heute in der Schweiz einzigartig und mit ihrer Grösse (20 Weichen und 5 Hauptsignale) der Höhepunkt der Sammlung. Seit Winter 2005/2006 ist das Stellwerk Sursee wieder zu 100 % im Simulationsbetrieb einsatzfähig. Im Sommer 2004 wurden die über 100-jährigen Ablätuglocken, die früher zum gewohnten Bild gehörten, ergänzt.

Die Büroausstattung wurde mit einer Pautzedruckmaschine, einem Billetschrank und weiteren Einrichtungen komplettiert. Seither verfügt der Erlebnisbahnhof über ein original eingerichtetes Stationsbüro, wie es noch vor 60 Jahren normal war. An diesem Tag werden wir den Erlebnisbahnhof von Brittnau-Wikon unter die Lupe nehmen, welcher diverse in der Schweiz verwendete Stellwerktypen präsentiert und die Technik im Detail erleben und erfahren lässt.

Datum: Samstag, 22. November 2014

Treffpunkt: 13.50 Uhr (nach Ankunft der S8 von Olten) beim Bahnhof in Brittnau-Wikon.

Teilnehmerbeitrag: Die Unkosten für die Besichtigung gehen zu Lasten von Pro Bahn Schweiz

Reisekosten: Wohnort nach Brittnau-Wikon gehen zu Lasten des Teilnehmers

Rückkehr: Um 17.00 Uhr geht es dann wieder zurück (17.09 Abfahrt der S8 nach Olten)

Anmeldungen werden bis am 31. Oktober 2014 an Jean-Pierre Baebi, Maschgradengässli 2, 6422 Steinen, jeanpierre.baebi@gmail.com erbeten und sind verbindlich!

Auf eine zahlreiche Teilnahme freut sich

Jean-Pierre Baebi
Pro Bahn Schweiz – Sektion Zürich

Wenn sich der öV verschlechtert

Impressionen von einer Wanderung entlang der SBB-Bahnstrecke Laufenburg–Koblenz.

Marcus Stoercklé Auf meiner Fahrt am 3. Juli 2014 mit dem Postauto von Laufenburg nach Schwaderloch fielen mir die langen Abstände zwischen den einzelnen Halt-auf-Verlangen-Stationen auf, was insbesondere für Wanderer nicht sehr attraktiv ist. Die Busse halten in jedem Dorf nur einmal am Bahnhof, aber beispielsweise nicht an Strassen-Abzweigungen.

Eigentlich schade für dieses wegen der Nähe zum Rhein wunderbare Naturschutzgebiet, das für Basler schnell erreichbar ist und sich auch bestens zum Velofahren eignet.

Es stimmt nachdenklich, wenn man vor dem Bahnhof Schwaderloch steht, welcher (noch immer) zum Verkauf angeboten wird, und den Gitterzaun sieht, der den Geleisezugang absperrt. Seit nunmehr weit über 20 Jahren verkehren hier keine Personenzüge mehr, nicht einmal eine stündliche S-Bahn analog der Strecke Stein-Säckingen–Laufenburg, obwohl die Geleise, Weichen, Signal- und Sicherungsanlagen funktionstüchtig sein müssen für den Güterverkehr.

Auf meiner Wanderung Richtung Leibstadt fuhr drei Mal ein Güterzug vorbei. Doch leider wird dem Bahnfreund die attraktive und tunnelfreie Fahrt entlang des Rheins mitsamt einer imposanten Überquerung der in den Rhein mündenden Aare über die Stahlbrücke nahe der Station Felsenau vorenthalten.

Was ich seit Jahren nicht verstehen kann, ist der mangelnde Einsatz der Gemeinden und des Kurorts Bad Zurzach für bessere Verbindungen, vor allem abends, für die Badegäste aus der Region Basel. Seit vielen Jahren ist man gezwungen, abends die Heimfahrt nach Basel über Turgi – Brugg anzutreten. Diese Route ist aber laut SBB-Kursbuch 1989 (mit Kilometerangabe) 20 Kilometer länger als diejenige über Laufenburg.

Leider verpasste ich den letzten Bus von Leibstadt Milchhüsli um 20.02 Uhr nach Laufenburg.

E-Mail-Aufruf

Dank E-Mail lassen sich die Mitglieder innert kürzester Frist und erst noch kostengünstig erreichen. Allerdings ist das Ausmass der gemeldeten E-Mail-Adressen nach wie vor gering. Wenn Sie über eine E-Mail-Adresse verfügen, lassen Sie uns dies bitte wissen über sekretariat@pro-bahn.ch Vielen Dank im Voraus.

burg. Es gibt zwar noch spätere Busse der Linie 149, allerdings mit dem Vermerk „hält nur zum Aussteigen“ in Leibstadt. Und überdies fahren diese Busse nur bis Schwaderloch.

Nun blieb mir nichts anderes übrig, als von einem Restaurant aus ein Taxi zu bestellen. Das Taxi kam dann auch prompt, sogar als Kleinbus. Die Fahrkosten für die 10 Kilometer von Leibstadt Dorf bis Laufenburg Bahnhof SBB beliefen sich allerdings auf 45 Franken. Irgendwie kam ich mir betrogen vor, denn die Kosten für die gleiche Strecke wären per Postauto und mit Halbtax etwa auf zwei bis vier Franken gekommen (U-Abo TNW gültig ab/bis Schwaderloch).

Zu Hause konsultierte ich sogleich unser historisches SBB-Kursbuch aus dem Jahre 1989. Darin entdeckte ich Erstaunliches: Es gab damals eine Bahnverbindung um 21.42 Uhr von Koblenz direkt nach Basel. Heute ist die Situation so, dass bereits um 19.45 Uhr der letzte Bus ab Koblenz Richtung Laufenburg fährt. Das heisst, vor 25 Jahren war dieses Gebiet abends mit dem öV besser erschlossen als heute!

Fazit: Die Einrichtung eines Rufbusses zum Postauto-Tarif in den Abendstunden wäre ein kleiner Fortschritt. Die Gründung einer neuen S-Bahnlinie (Lückenschliessung Laufenburg – Koblenz) mit genügend Platz auch für den Velotransport ein noch grösserer!

Präsidentenkonferenz in Zürich

BO Am kommenden 19. September findet die nächste Konferenz der Sektionspräsidenten von Pro Bahn Schweiz ab 17 Uhr bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) statt. Da damit ein Besuch der Leitzentrale der VBZ an der Luggwegstrasse 65 in Zürich verbunden ist, findet diese Präsidentenkonferenz an einem Freitagabend statt, wenn die Trams, Trolley- und Autobusse der VBZ in vollem Einsatz stehen.

Die Mitglieder des Zentralvorstandes sind eingeladen, an dieser Präsidentenkonferenz und vor allem an der Besichtigung der Leitstelle teilzunehmen und die seltene Gelegenheit wahrzunehmen, hier einen Blick „hinter die Kulissen“ zu werfen.

Gönner Pro Bahn

Gemeinden, Firmen, Transportunternehmungen und Organisationen schätzen die Arbeit von Pro Bahn. Als Gönnermitglieder (CHF 500. – pro Jahr) unterstützen sie uns. Der Gegenwert: Vorzugstarif für Inserate im InfoForum.

BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

BL: Läufelfingen
TG: Frauenfeld
ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Ein ganz herzliches Dankeschön!

An der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz am 12. April 2014 in Balzers sind Hans Rothen als Sekretär des Zentralvorstandes und Jean-Pierre Baebi als Leiter des Ressorts Güterverkehr/Infrastruktur aus dem Zentralvorstand zurückgetreten.

Edwin Dutler Hans Rothen war sechs Jahre als Sekretär unter zwei Präsidenten tätig. Mit seinen Arbeitsinstrumenten und seiner Gewissenhaftigkeit war er der Inbegriff eines perfekten Sekretärs. Er scheute sich nie, bei den Diskussionen seine persönliche Meinung einzubringen. Nach einem getroffenen Entscheid stand er jedoch immer für diesen ein und verteidigte ihn kompromisslos. Hans Rothen vertrat Pro Bahn Schweiz bei Einladungen und Repräsentationsaufgaben. Er hat das gute Ansehen von Pro Bahn Schweiz in der Öffentlichkeit massgebend mitgeprägt.



Hans Rothen (links) und Jean-Pierre Baebi.

Bild: zVg

Hans Rothen: genaue Arbeitsweise

Hans Rothen ist ein sicherer Wert beim Korrekturlesen des „Gut zum Druck“ des InfoForums. Seiner genauen Arbeitsweise entgeht keine Unstimmigkeit. Der Zentralvorstand dankt Hans Rothen für seine gewissenhafte Arbeit. Als ehemaliger Präsident möchte ich Hans Rothen für seine angenehme und freundschaftliche Zusammenarbeit ganz herzlich danken. Wir freuen uns, dass er weiterhin für die Mitgliederadministration zuständig sein wird.

Seit dem Jahre 1996 ist Jean-Pierre Baebi aktiv und engagiert sich für die Belange der Kundinnen und Kunden. Zuerst in der Regionalgruppe Bern (heute Sektion Espace Mittelland) und anschliessend in der Sektion Zürich. Auch nach einem Wohnortwechsel von Dielsdorf nach Steinen ist er ein unverzichtbarer

Mandatsträger in der Sektion Zürich, wo er als Vorstandsmitglied und Kassier amtiert. Da der Zentralvorstand beschlossen hat, das Ressort Güterverkehr/Infrastruktur aufzulösen, scheidet er aus dem Zentralvorstand aus.

Jean-Pierre Baebi: profunde Kenntnisse

Sein berufliches Know-how bringt er immer wieder mit umfassend recherchierten Artikeln in unserer Zeitschrift InfoForum ein. Dank seinen profunden Kenntnissen über das schweizerische Eisenbahnwesen sind seine Beiträge ein wichtiger Bestandteil unserer Zeitschrift. Der Zentralvorstand dankt Jean-Pierre Baebi für seine engagierte Mitarbeit im Zentralvorstand und wünscht ihm bei seinen weiteren Tätigkeiten für Pro Bahn weiterhin viel Erfolg und alles Gute.

Darfs es Bitzeli meh si?

Umfrage dokumentiert grosse Skepsis zu neuen Verkaufsstellen auf Perrons.

Andreas Theiler Das letzte Umfragethema waren die neuen und geplanten Verkaufsstellen auf den Perrons von SBB-Bahnhöfen. Die SBB möchten das Angebot ja noch ausbauen – wieder ein Ort, wo noch ein paar zusätzliche Franken generiert werden können, eben „es Bitzeli meh“. Oder in den Augen von Pro Bahn: Bahneigene Mitarbeitende verschwinden immer mehr, die Bahn wird zur Geisterbahn, aber zumindest beim Einkaufen in der letzten Minute vor dem Einsteigen in den Zug sind noch Menschen da, welche die Kunden bedienen. Logisch?

Das Umfrageergebnis lässt für einmal an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: Drei Viertel der Antwortenden wählen „Ich lehne diese Entwicklung ab, denn es gibt schon genug Einkaufsmöglichkeiten“, weitere fast zwanzig Prozent unterstützen: „Pro Bahn Schweiz verfolgt seit Beginn diese Entwicklung mit Sorge. Einerseits stehen sie quer in der Landschaft, weil die SBB selber mit Hochdruck an Lösungen arbeitet, die Wartenden auf den Perrons – auch aus Sicherheitsgründen – möglichst gleichmässig zu verteilen. Andererseits werden die Billett- und Informations-Schalter abgebaut, an unattraktive Orte verlegt und/oder ihre Öffnungszeiten reduziert, das heisst, das Basisangebot wird abgebaut, dafür wird zur Optimierung der Erträge bahnfremden Unternehmen ein prominenter Platz zugewiesen.“

Wir werden dieses eindeutige Resultat in unsere nächste Besprechung mit der SBB-Spitze einbringen; auf unserer Homepage werden wir Sie informieren, wie das Gespräch verlief.



Verkaufsstelle auf dem Perron.

Bild: zVg

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Kurt Schreiber, Präsident
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH
T 044 781 34 08
kurtschreiber@bluewin.ch

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident
Postfach 3834, 4002 Basel
T 061 421 31 80
willi.rehmann@bluewin.ch

OSTSCHWEIZ

Dr. Benedikt Zeller, Präsident
Zürcherstrasse 9, 7320 Sargans
T 081 723 05 17
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

TICINO ASTUTI

Elena Bacchetta, Präsidentin
Via Pometta 8a, 6500 Bellinzona
T 076 474 21 79
elena.bacchetta@gmail.com

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72
karin.blaettler@bluewin.ch

ZÜRICH

Urs Schaffer, Präsident
Flüelastr. 15, 8048 Zürich
T 044 401 24 35
oev.schaffer@bluewin.ch



Sicher.
Unabhängig.
Leistungsstark.

Fiable.
Indépendant.
Performant.

VVST
Elisabethenanlage 25
Postfach
4002 Basel

info@vvst.ch
www.vvst.ch



Jetzt Mitglied werden ...

- | | |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied
CHF 45.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Partnermitglied
CHF 25.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Studenten/Lehrlinge
CHF 20.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Vereine / Verbände
CHF 100.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Gemeinden
CHF 200.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.- / Jahr |

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online
www.pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

Datum / Unterschrift _____

Empfohlen durch _____
(Name / Adresse) _____

Wer mindestens drei neue Mitglieder für Pro Bahn Schweiz wirbt, erhält als Geschenk Reisegutscheine reka-rail im Wert von CHF 50.-.