

Innovatives Konzept, durchschlagender Erfolg

Die vollständig neu konzipierte und wiedereröffnete Regionalbahn im Vinschgau (Südtirol) setzt punkto Innovation, Kundentreue und grenzüberschreitender Zusammenarbeit neue Maßstäbe im öffentlichen Verkehr. Eine fachkundige Jury prämierte den Kanton Graubünden für das Projekt «ÖV im rhätischen Dreieck» mit dem renommierten Innovationspreis.

Die modernste Regionalbahn Europas rollt in Südtirol. Sie verbindet seit Mai 2005 die Kurstadt Meran mit der nahe der Schweizer Grenze liegenden Ortschaft Mals. Die neue Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Vinschgau, und sie ist Teil eines grenzüberschreitenden Systems. Die Initianten der Vinschgerbahn sind überrumpelt: Der Erfolg der neuen Bahn übertrifft die kühnsten Erwartungen.

99 Jahre vor der Neueröffnung, im Juli 1906, wurde bereits einmal eine Eisenbahn von Meran nach Mals einge-



Foto: Bernhard Studer

Kundenfreundlich, modern und zukunftsweisend: Die neue Vinschgerbahn (im Bild vor der Churburg in Schluderns).

Inhalt

Thema: Innovativer ÖV

Preisgekröntes neues Bahnkonzept – Vom Erfolg fast überrollt – Historische Vision – Schweizer Know-how in Tirol..... **1-4**

Aktuell

Porta Alpina: Fluch oder Segen? **5**

Luzern: International am Rand? .. **6**

Milliardenteure Wünsche **7**

Die Strassenrechnung geht nicht auf **9**

Hintergrund

Güterverkehr: Die Politik tut sich schwer **10-11**

International

Wehratalbahn hätte Potenzial..... **12**

Neuer TGV: In Rekordzeit nach Paris **13**

Kurz notiert

Alles Bahnhof – Basler Tram im Ausland – Leserbrief..... **5, 9, 11, 14**

Impressum

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

weht. Ausser dem Trasse ist bei der Vinschgerbahn kaum etwas so geblieben, wie es einmal war.

ABGEWIRTSCHAFTETE BAHN

Am 9. Juni 1990 ist der letzte Zug auf der alten Bahn gefahren. Aus Rom verlaute, die Züge entsprächen keinem Bedürfnis mehr. Kein Wunder, hatte die Ferrovie dello Stato den Ruf der alten Bahn doch über Jahre hinweg gründlich ruiniert. Das dünne Fahrplanangebot war unattraktiv, das Rollmaterial und die Infrastruktur abgewirtschaftet, die Züge galten als unpünktlich und die Bahnmitarbeiter als wenig dienstbeflissen. An der Stelle der alten «Littorina»-Triebwagen aus den 30er-Jahren verkehrten fortan Busse. Diese mussten die einzige Durchgangsstrasse im lang

gezogenen Tal benutzen, die neben dem starken Binnenverkehr auch noch dem Transitverkehr dient (Anbindung Reschenpass, Ofenpass, Stilfserjoch). Auf der 60 km langen Strecke von Meran nach Mals, parallel zur allmählich zerfallenen Bahnstrecke, wurden jährlich rund 1,2 Mio. Fahrgäste befördert.

COMEBACK ALS MODERNE REGIONALBAHN

In den 90er-Jahren kam auch in Südtirol der Fahrradtourismus in Mode und Planer dachten daran, auf dem stillgelegten Bahntrasse einen Veloweg zu bauen. Doch vorausschauende Vinschgauer opponierten. Sie argumentierten, die Väter der alten Bahn hätten einst eine sichere und sehr effiziente Strecken-

Fortsetzung Seite 2

Innovation

Zum vierten Mal prämierten SEV, VCS und VöV innovative Projekte des öffentlichen Verkehrs. Der Innovationspreis ging an «Öffentlicher Verkehr im rhätischen Dreieck» bzw. an die massgebende Fachstelle für öffentlichen Verkehr des Kantons Graubünden. Anerkennungspreise erhielten das Genfer Nacht-ÖV-System Noctabus und der Berner Chinderbahnhof. Zum Wettbewerb zugelassen sind Schweizerische Verkehrsunternehmen und -verbände, Städte/Gemeinden, Planungsstellen, Tourismusverbände, Firmen sowie Organisationen, die für den Schweizer ÖV tätig sind. **pbs**



Foto: zug

Editorial

Für dringend benötigte Infrastrukturbauten sollen für die nächsten 25 Jahre maximal 7 Milliarden Franken zur Verfügung stehen. Jährlich sind das nicht einmal 300 Millionen Franken. Wegen der beiden Neat-Tunnel, die wir unter anderem für den ausländischen Gütertransitverkehr bauen müssen, stehen jetzt für die Schweizer Bevölkerung und die Ballungsgebiete, also dort, wo der grösste Teil der Bevölkerung lebt, nur noch Brosamen zur Verfügung. Aber ist in der Bundeskasse wirklich kein zusätzliches Geld für den öffentlichen Verkehr verfügbar? Ich glaube, Geld wäre da, nur sind die Prioritäten falsch gesetzt. Gemäss verschiedenen Verkehrsexperten wird sich der Lastwagenverkehr in den nächsten 15 Jahren verdoppeln. Der Tag wird kommen, an dem trotz LSVA das Geld für den Unterhalt der Nationalstrassen nicht mehr reicht. Für unsere Vorfahren waren die Alpenübergänge ein Pfand, das sehr intelligent eingesetzt wurde. Wieso verlangen wir heute für die Alpendurch- oder -überfahrt nicht eine Tunnelgebühr, wie es in unseren Nachbarländern üblich ist. Wieso eigentlich diese Grosszügigkeit zum Nachteil der Schweizer Bevölkerung? Edwin Dutler, Präsident

Fortsetzung von Seite 1

führung gewählt, und diese sollte jetzt nicht einfach für den Langsamverkehr umgenutzt, sondern wieder ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt werden. Eine stausichere, attraktive öffentliche Verkehrsverbindung nach Meran sollte dort entstehen. Entweder eine von der Talstrasse unabhängige Busspur oder eine neue Eisenbahn. Diese neue Verkehrsachse, so die Überlegung, sollte Kernstück eines neu zu schaffenden Systems bilden. Abseits der Hauptachse liegende Siedlungen und touristisch interessante Gebiete sollten an die Hauptachse angeschlossen werden. In Meran sollte ein Anschluss an die bestehende Bahnstrecke in die Landeshauptstadt Bozen entstehen; im oberen Vinschgau sollten Buslinien über die Pässe nach Bormio, ins schweizerische Münstertal und ins österreichische Inntal anschliessen.

AUS ALT MACH NEU

Ein erster Anlauf zur Reaktivierung der Vinschgerbahn scheiterte: Bereits 1992 hat die Provinzregierung dem Busbetreiber SAD eine befristete Konzession für die Bahnlinie Meran-Mals übertragen. Doch statt, wie beabsichtigt, den Betrieb am 30. Juni 1996 zu eröffnen, ruhte die Bahn weiter im Dornröschenschlaf; selbst die Eigentumsrechte waren noch nicht geregelt. 1998 gingen sämtliche Bahnanlagen rechtskräftig von den FS Italia ins Eigentum der autonomen Provinz Bozen über. Erst 1999 fiel der definitive Entscheid zur Wiederinbetriebnahme der Bahn. Vorher sollte diese aber grundlegend erneuert werden, was über weite Strecken einem Neubau gleichkam. In diesem zweiten, erfolgreichen An-

lauf hat die Provinz Bozen rund 118 Millionen Euro investiert (rund 180 Mio. Fr.). Mehrere Tunnel wurden aufwändig saniert, vier alte Stahlbrücken wurden ersetzt.

VOLLSTÄNDIG NEUE GLEISE GEBAUT

Die Gleisanlagen wurden vollständig neu erstellt. Erstmals in Italien wurden schwere Y-Schwellen verbaut, die ein lückenloses Verschweissen der Gleise selbst in den engen Kurven erlauben. Das verbessert den Fahrkomfort und erlaubt höhere Geschwindigkeiten bis maximal 100 Stundenkilometer. Von den einst 84 Niveauübergängen sind nach dem Bau von 13 Unterführungen und 10 km neuen Verbindungswegen nur 31 übrig geblieben. Mehrere Haltestellen wurden näher zu den Siedlungen verlegt. Alte Bahnhofgebäude wurden renoviert.

Etwas gewöhnungsbedürftig, aber effizient und durchaus unkompliziert ist das Billettsystem: Auch Abonnemente und Tageskarten müssen bei jedem Reiseantritt codiert werden. Dazu wird der Fahrschein in einen im Fahrzeuginnern stehenden Entwerter geschoben, und über eine Tastatur gibt der Fahrgast den Code der Bestimmungstation ein.

32 Mio. Euro hat allein das in Meran zentralisierte automatische Streckenführungs-, Datenübermittlungs- und Video-Überwachungssystem gekostet. Die Stationen sind nicht besetzt, sondern permanent per Video überwacht.

Bernhard Studer

Weitere Informationen

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

Impressum

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

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

MITARBEIT

Edwin Dutler (DUT), Bernhard Studer (bs), Hans Schärer (HS), Willi Rehmann (WR), Karin Blättler (kb), Christof Pfeiffer (chp), Walter Schepperle

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

DRUCK

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

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

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

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

NÄCHSTE AUSGABE

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

Nummer 1/06: 10. Feb. 2006
(Inserateschluss: 9. Jan. 2006)
Nummer 2/06: 16. Juni 2006
(Inserateschluss: 15. Mai 2006)
Nummer 3/06: 22. Sept. 2006
(Inserateschluss: 21. Aug. 2006)
Nummer 4/06: 8. Dez. 2006
(Inserateschluss: 3. Nov. 2006)

Vinschgau: Vom eigenen Erfolg fast überrollt

Die Vinschgerbahn hat die Erwartungen bei weitem übertroffen. Statt um 25 Prozent haben die Besucherfrequenzen in den ersten fünf Monaten um 50 Prozent zugenommen.

Der Start ist der neuen Vinschgerbahn fast optimal gelungen. Die Fahrgäste, mindestens die Einheimischen, haben sich schnell an das neue Billettsystem gewöhnt. Die Fernsteuerung und das Datenkommunikationsnetz haben auf Anhieb funktioniert. Einzig die Vielfachsteuerung der neuen Züge wollte anfänglich nicht funktionieren. Damit war es zunächst nicht möglich, mehrere Züge zusammenzukuppeln und vom führenden Triebwagen aus fernzusteuern. Erst seit dem Start der dritten Betriebsphase verkehren die am stärksten ausgelasteten Züge in Doppeltraktion.

VON DEN FAHRGÄSTEN ÜBERRANNT

Erreicht wurden auch die Ziele punkto Fahrgastzahlen: Die Provinz Bozen hatte den Betreibern der Bahn das Ziel gesetzt, die Zahl der Reisenden im Gesamtsystem Bahn + Bus von jährlich 1,2 Millionen um 25% auf 1,5 Millionen zu stei-

gern. Doch die einst als ehrgeizig formulierte Vorgabe wurde bei weitem übertroffen: In den ersten fünf Monaten sind die Frequenzen um sagenhafte 50 Prozent gestiegen – mit weiter zunehmender Tendenz.

PERSONENKILOMETER VERDOPPELT

Weil die Gäste im staufreien Zug längere Strecken zurücklegen, haben sich die Personenkilometer sogar verdoppelt. Auch die Einnahmen sind rund doppelt so hoch wie im Vorjahr. Die unerfreuliche Konsequenz ist, dass viele Reisende mit Stehplätzen vorlieb nehmen müssen, weil die durchschnittliche Auslastung der Sitzplätze 70 bis 90 Prozent beträgt. Erst die verspätete Einführung der Mehrfachtraktion hat dieses Problem etwas entschärft. Die acht Zugkompositionen reichen bei weitem nicht aus. So sind bereits vier weitere gleichartige Kompositionen nachbestellt worden, diese

werden aber erst gegen Ende 2006 eintreffen.

BEISPIEL KÖNNTE SCHULE MACHEN

Die neue Regionalbahn im Vinschgau ist inzwischen bereits zur internationalen Pilgerstätte für Fachleute geworden. Ein derart konsequent umgesetztes Modell gibt es in der Tat nirgendwo sonst zu sehen. Im Vinschgau ist in bisher einzigartiger Weise eine völlig neue Bahn gebaut worden, historisch ist einzig das Trasseee. Entsprechend stolz gewähren die Be-

treiber der Vinschgerbahn Einblick in ihr Konzept. Mit etwas Wehmut registrieren sie einzig das Desinteresse in den benachbarten italienischen Gebieten südlich der beiden Regionen Bozen und Trient. Gerne würde die Vinschgerbahn ihren Erfolg auch auf andere Linien des öffentlichen Verkehrs in Südtirol exportieren. Beispielsweise auf die heute noch von Trenitalia betriebene Pustertalbahn, die in Franzensfeste von der Brennerbahn abzweigt und über Innichen nach Osttirol fährt.

Bernhard Studer

Im Schweizer Postauto nach Mals

Seit der Wiedereröffnung der Vinschgerbahn führt Postauto Graubünden die früher beim Grenzübergang Müstair endende Postautolinie weiter bis Mals. Das Generalabonnement und das Halbtaxabonnement werden bis Mals anerkannt, Tageskarten für die Vinschgerbahn (9 Euro; 15 Franken) können beim schweizerischen Postautochauffeur gekauft werden. Sechs Mal pro Tag fährt «Postauto Graubünden» direkt von Zernez bis Mals (und zurück). An beiden Umsteigeorten sind die Anschlüsse sehr schlank. Die Reise von Zürich über Landquart, Vereina, Ofenpass nach Meran dauert nur noch fünf Stunden, eine Stunde weniger als die schnellste Verbindung über Innsbruck und Brenner. Damit wird sogar ein Tagesausflug aus dem schweizerischen Mittelland nach Meran und zurück möglich. Im Sommerfahrplan 2006 werden in jede Richtung zwei weitere Verbindungen geschaffen. Eine davon schliesst direkt an den «Engadin Star» (Landquart–Zernez–St. Moritz) an. Diese Schnellverbindung verkürzt die Reisezeit von Zürich nach Meran auf sagenhafte fünf Stunden. Postauto Graubünden hat aber nicht nur die Linie nach Mals attraktiviert. Auch die Linie Scuol–Martina–Landeck ist weiter systematisiert und verdichtet worden. In Landeck sind systematische Anschlüsse an die Eurocity nach Innsbruck und Wien entstanden. In Südtirol soll die Buslinie Mals–Nauders, das Bindeglied zwischen der Vinschgerbahn und der Buslinie Scuol–Landeck, mittelfristig auf einen Stundentakt verdichtet werden. Im «rätischen Dreieck» (Zernez–Mals–Nauders–Scuol–Zernez) werden heute in einem zweistündlichen Raster etwa sechs bis acht Fahrmöglichkeiten pro Tag angeboten. **bs**



Foto: Bernhard Studer

Erfolgsrezept: Modernes Rollmaterial, zweckmässige Stationen: Die neue Vinschgerbahn hat Vorteile für Pendler und Touristen (im Bild eine Zugkreuzung in Schlanders).

Vinschgau: Eine Vision einer «Engadin-Orient-Bahn»

Eisenbahnpionier Adolf Guyer-Zeller träumte von einer Bahn durch den Vinschgau über den Ofenpass nach Venedig.



Fotos: Bernhard Studer

Zweimal Vinschgerbahn: Zwei «Littorine» rollen 1976 bei Laas dem Etsch entlang (oben); neue Komposition 2005 im Bahnhof von Meran (unten).

Schon vor dem Bau der Gott-hardbahn hat der Schweizer Eisenbahnpionier Adolf Guyer-Zeller von einer Bahn durch den Vinschgau geträumt. Die Strecke sollte einen Bestandteil der «Engadin-Orient-Bahn» bilden, einer Normalspurbahn von Nordbünden ins Engadin und weiter über den Ofenpass und Bozen nach Venedig.

Die Lokalbahn Meran–Mals wurde am 1. Juli 1907 von der «königlich kaiserlich österreichischen Staatsbahn kkStB» eröffnet. In Bozen schloss die Bahn an die «Vicinalbahn» Bozen–Meran an. Von Mals planten die Tiroler zwei Fortsetzungen, zum einen über den Ofenpass nach Zernez an die 1913 eröffnete Engadinerstrecke der Rhätischen Bahn, zum anderen über den Reschen nach Landeck. Nach der Inbetriebnahme

der Reschenscheideckbahn wäre die Vinschgerbahn zum Teilstück eines Bypasses zur Brennerstrecke geworden. Als sich das Kaiserreich während des Ersten Weltkrieges der Bedeutung dieser Reschenscheideckbahn bewusst wurde, begann man 1918 mit den Bauarbeiten. Im Friedensvertrag von Saint-Germain wurde Südtirol zu Italien geschlagen. Gleichzeitig wurde Italien das Recht zugestanden, die Bahnlinie nach Landeck fertig zu bauen. 1930 verzichtete Italien aber auf diesen Lückenschluss, und FS Italia baute die Station Mals zur Endstation aus. Glanzstück dieses Endbahnhofes ist der an Stelle einer Drehscheibe erstellte Wendestern, über den Dampflokomotiven mit fünfmaligem Richtungswechsel gewendet werden können (als

technisches Denkmal erhalten geblieben).

1944 wurden die Bauarbeiten an der Reschenscheideckbahn nochmals kurz aufgenommen. Heute noch kann man bei Landeck verschiedene Tunnel und Brücken sowie angefangene Fundamente erkennen. 1955 traten die ÖBB das ungenutzte Bahntrasse in Nordtirol an die Bundesstrassenverwaltung ab, welche darauf die Reschen-Schnellstrasse erstellte.

Ein Teil der Züge wurde ab 1947 vom Dampfbetrieb auf «Littorina»-Dieseltriebwagen umgestellt. Diese Fahrzeuge repräsentierten ein Glanzstück der damaligen Technik. Die letzte «Littorina» wurde erst 1990 ausrangiert, als der Betrieb auf der alten Vinschgerbahn eingestellt wurde. **bs**

Schweizer Know-how bei der preisgekrönten Bahn in Tirol

Fahrzeuge von Stadler Bussnang, Konzeptarbeit von Schweizer Ingenieuren, Postauto auf ausländischem Territorium – bei der Vinschgerbahn war Schweizer Know-how massgebend beteiligt.

Bei Stadler im thurgauischen Bussnang haben die Vinschgauer für je 3 Millionen Euro acht dieselbetriebene, niederflurige und klimatisierte GTW-2/6-Züge beschafft. Jeder Zug bietet 104 Sitz- und 124 Stehplätze. Die Züge sind für hohe Beschleunigungen ausgelegt (maximal 1,05 m/s²) und ausreichend motorisiert, um die maximal 29 Promille steile Strecke (Höhendifferenz: 690 m) problemlos zu bewältigen. Je einer der beiden Wagen verfügt über genügend Raum für den Velotransport.

Schweizerisch ist aber nicht nur das Gesicht der Züge. Schweizer Ingenieure haben

auch das kundenfreundliche Betriebskonzept der neuen Bahn konzipiert. Die Anforderungen waren hoch: Für Kunden sollte die Bahn unkompliziert und kundenfreundlich werden, nicht nur in Bezug auf den Fahrplan und die Anschlüsse, sondern auch in Bezug auf die Umsteigebedingungen (Bahn, Bus, Postauto).

Das gewählte Betriebskonzept basiert auf einem Taktfahrplan und wurde in drei Schritten umgesetzt: In den ersten Monaten fuhren die Regionalzüge im Stundentakt parallel zu den weiterhin verkehrenden Bussen. Die Fahrgäste konnten so das neue An-

gebot ausprobieren. In einem zweiten Schritt wurden die Parallelkurse auf der Strasse eingestellt. Längs der Bahnstrecke wurden sechs Anschlussknoten eingerichtet, wo die Bus- und Bahnfahrpläne optimal aufeinander abgestimmt sind. Im September schliesslich begann die dritte Phase: Zusätzlich zu den stündlich fahrenden Regionalzügen mit einer Reisezeit von 83 Minuten (gegenüber knapp 100 Minuten bei den Bussen) verkehren an den Werktagen zweistündliche Eilzüge, die für die gesamte Strecke nur 68 Minuten benötigen. In Mals sind die Anschlüsse von Postauto Grau-

bünden auf diese Eilzüge ausgerichtet.

Damit nicht genug: Der-einst sollen auch die Eilzüge stündlich verkehren. In Meran würden die Züge dann im Halbstundentakt ankommen und wegfahren, in Mals würden jeweils stündlich zwei Züge knapp hintereinander ankommen und wegfahren. Auf der anschliessenden Trenitalia-Strecke nach Bozen soll der Fahrplan ebenfalls zum Halbstundentakt verdichtet werden. Die moderne, ausgesprochen schlanke Produktionsstruktur führt zu Betriebskosten von derzeit ca. 8 Euro je Zugkilometer. **bs**

Porta Alpina: Fluch oder Segen?

Die Region Disentis/Sedrun erhofft sich mit dem Projekt Porta Alpina touristischen und wirtschaftlichen Aufschwung. Doch die Meinungen über das Projekt, das mit einem Lift Reisende vom Neat-Basistunnel direkt in die Bündner Berge befördern soll, gehen auseinander. Denn ob die Betriebskosten jemals durch die Einnahmen finanziert werden können, steht in den Sternen.

Einstimmig hat die Gemeindeversammlung von Sedrun ihren Beitrag von 3 Millionen Franken an die Kosten für die Planungsarbeiten der Porta Alpina bewilligt. Sedrun erwartet durch diese Station in der Mitte des Gotthardbasistunnels wesentlich bessere Verkehrsverbindungen. Die Reisezeiten ab Zürich und Luzern sollen dadurch nahezu halbiert werden, diejenige ab Milano noch knapp 3 Stunden betragen.

HOFFEN AUF TOURISTEN

Die Befürworter dieses ehrgeizigen Projektes erwarten jährlich 56 000 bis 60 000 Tagestouristen. Die Region Disentis/Sedrun erhofft sich durch dieses Projekt eine markante Standortaufwertung. Die Betriebskosten sollen jährlich 2,4 Millionen Franken, im Jahr 2015 sollen die Einnahmen 2,8 Millionen Franken betragen.

Diesen optimistischen Erwartungen müssen aber einige Einschränkungen entgegengehalten werden. Reisende aus dem Norden haben von der Haltestelle 380 m zu Fuss zum Liftschacht zu gehen, für Reisende aus dem Süden ist ein Elektrofahrzeug vorgesehen, da dort die Distanz 860 m beträgt (siehe Grafik). Nach der Fahrt mit dem 800 m langen Lift müssen die Fahrgäste in einen Bus umsteigen, der die Reisenden zur Bahnstation Sedrun bringen wird. Das BAV rechnet im Eröffnungsjahr mit lediglich 232 500 bis 323 000 Fahrten. Pro Fahrt soll ein Betrag von 9 Franken (Pendler 6 Franken) erhoben werden.

Da Pendler vorzugsweise mit dem Generalabonnement reisen und kaum gewillt sein werden, im Jahr noch rund 3 000 Franken zusätzlich zu bezahlen, sind die von den Befürwortern erwarteten Einnahmen anzuzweifeln. Fe-

rientouristen, die nach Sedrun reisen, werden weiterhin mit dem Auto kommen, da das mehrmalige Umsteigen mit Gepäck unattraktiv ist. Zwei- und dreistündige Fahrplanlücken im Verkehr Richtung Tschamut–Oberalp pass und katastrophale Anschlüsse in Disentis Richtung Lukmanierpass zwingen zur Benützung des Autos.

Gemäss dem in der Machbarkeitsstudie des BAV publizierten Fahrplan soll stündlich in jeder Richtung ein Interregio-Zug in Porta Alpina anhalten. Reisende aus Mailand/Lugano müssen in Bellinzona umsteigen. Die Wartezeit beträgt rund 30 Minuten. Die Reisezeit Bellinzona–Sedrun Station MGB beträgt 44 Minuten, Richtung Disentis müssen Reisende dort 35 Minuten warten, da die Matterhorn–Gotthard-Bahn ihren Fahrplan auf die Anschlüsse in Disentis ausgerichtet hat. Für die Strecke Zürich–Sedrun beträgt die Fahrzeit neu 111 Minuten (98 Minuten bei zusätzlichem Umsteigen in Arth Goldau), bis Disentis verlängert sie sich wegen des Aufenthalts in Sedrun um weitere 57 Minuten. Nach Andermatt ist sie länger als über Göschenen. Weshalb trotz dieser fahrplantechnischen Nachteilen von den Porta-Alpina-Promotoren von einem Vorteil für das Gotthardgebiet gesprochen wird, ist deshalb unverständlich.

Gerhard Bohli

Was sagen Sie zu Porta Alpina?

Beteiligen Sie sich an der Online-Umfrage (www.pro-bahn.ch) oder senden Sie eine Karte mit Ihrer Antwort (Pro Bahn Schweiz; Postfach 8023, Zürich).



Foto: Edition Bellevues

Alles Bahnhof

Alle Bahnhöfe der Schweiz in einem Buch: «Alles Bahnhof, das Buch der Schweizer Bahnhöfe» heisst eine dreisprachige Publikation, die von der Edition Bellevues (unter dem Patronat des BAV, des Verkehrshauses und der SBB) herausgegeben wird. Das Buch des Bieler Fotografen Christoph Grünig und des Autors Klaus Koch (Thalwil) zeigt sämtliche Schweizer Bahnhöfe im Bild – samt Index mit Ort, Kanton, Bahngesellschaft, Höhenmeter etc. Ausgewählt wurden die 2200 abgebildeten Fotos aus über 12 000 Aufnahmen. Spannend muten auch die skurrilen und fiktiven Geschichten über reale Personen an. ohs

«Alles Bahnhof, das Buch der Schweizer Bahnhöfe», Edition Bellevues; Fr. 89.–; erhältlich in jeder Buchhandlung.

FRAUENFELD–WIL–BAHN: STUDIE ZUR UMSTELLUNG

Der Thurgauer Regierungsrat hat eine Studie in Auftrag gegeben, ob das Murgtal weiterhin durch die Frauenfeld–Will-Bahn oder allenfalls durch einen Busbetrieb erschlossen werden soll. Die Kosten von 150 000 Franken werden zu zwei Drittel vom Kanton und zu einem Drittel von den Gemeinden finanziert. ohs

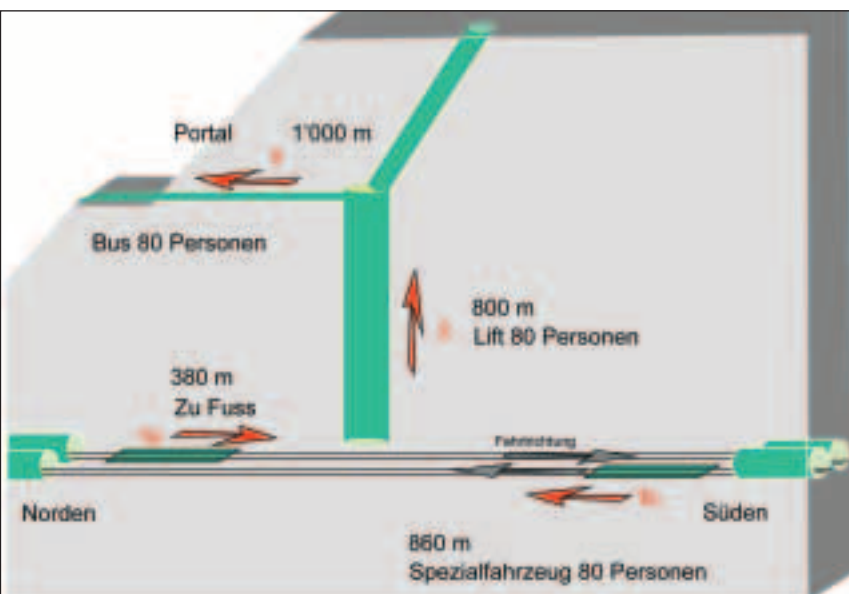


Illustration: Porta Alpina

Die Tücken einer Vision: Reisende müssten in der unterirdischen Station im Gotthard-Basistunnel umständlich umsteigen.

Luzern: Bald international abgehängt?

Die Sektion Zentralschweiz von Pro Bahn Schweiz ist besorgt über die Pläne der SBB, die Zahl der Direktverbindungen nach Mailand ab 2008 zu reduzieren.

Langsam und stetig werden seit Jahren Direktverbindungen Basel-Luzern-Mailand reduziert. Luzern und damit die ganze Zentralschweiz werden so verkehrstechnisch gesehen zu einer Randregion. Die Wirtschaft und der Tourismus der Zentralschweiz sind auf gute internationale Bahnverbindungen angewiesen.

Die SBB argumentieren, dass sie nach Eröffnung der Neat bezüglich Nord-Süd-Verbindung via Luzern über die Bücher gehen würden. Pro Bahn weist aber mit Nachdruck darauf hin, dass eine Reduktion des bestehenden

Bahnangebots über 2015 hinaus negative Folgen für die Gotthardachse haben könnte.

PRO BAHN WURDE BEI SBB VORSTELLIG

Der Vorstand von Pro Bahn Zentralschweiz wurde deshalb bei den SBB-Verantwortlichen direkt vorstellig. Im persönlichen Gespräch hat Pro Bahn Zentralschweiz ihre Meinung klar kundgetan und angekündigt, dass weitere Aktivitäten folgen werden. Inzwischen hat der Vorstand den SBB und der Cisalpino einen Protestbrief zugestellt. kb



Foto: SBB

Weniger Direktverbindungen Basel-Luzern-Mailand: Bahnbenützer im Bahnhof Luzern.



**BAHNTECHNIK
UNTERTAGBAU
TIEFBAU
GLEISBAU**



www.zschokke-bau.ch

TOTALUNTERNEHMER

INBETRIEBSETZUNG

TUNNELBAU

PROJEKTMANAGEMENT

SYSTEMLIEFERANT



ZSCHOKKE
BAU



Zschokke finden Sie an der Ausstellung ET 05 in Basel, Stand Nr. 426

Zschokke Bau AG · Totalunternehmung · Bahnhofstrasse 24 · 5001 Aarau
Tel. +41 62 832 05 60 · Fax +41 62 832 05 61

Nicht genug Geld für die lange Wunschliste

In den nächsten 25 Jahren sollen 6 bis 7 Milliarden Franken in den öffentlichen Verkehr investiert werden. Doch schon heute steht fest: Das Geld wird kaum reichen, um die dringendsten Ausbauten zu finanzieren.

Von «Bahn 2000; 2. Etappe» spricht niemand mehr. Der Zauberbegriff heisst jetzt «ZEB» oder «Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte». Eine Planungsgruppe aus Experten des Bundesamts für Verkehr sowie der SBB stellt deshalb bis im kommenden Sommer Vorschläge zusammen, wie der öffentliche Verkehr bis 2030 weiter ausgebaut werden könnte.

«SCHRITTWEISER» AUSBAU DES ANGEBOTS

Trotz grundsätzlich ungelöster Fragen haben BAV-Direktor Max Friedli und SBB-

Chef Benedikt Weibel bereits einen ersten Wunschzettel präsentiert. Und obschon der Katalog erst im Sommer 2006 vorgestellt werden soll, stehen die Grundzüge bereits fest: Alle zwei bis vier Jahre soll das Angebot im Personen- und im Güterverkehr in der ganzen Schweiz «schrittweise» ausgebaut werden, heisst es in einer Pressemitteilung.

Doch Bund und SBB machen schon heute klar: «Wegen des knappen Finanzrahmens muss auf Grossprojekte verzichtet werden.» Die neue Planung wird als «modulartig» bezeichnet. Kon-

kret: Die bisherige Planung im Rahmen von Bahn 2000; 2. Etappe ist Makulatur.

DAS GELD REICHT NICHT FÜR ALLES

Klar ist auch, dass der ZEB-Wunschzettel nie in seiner Gesamtheit realisiert werden können. Alleine die jüngste Auflistung von BAV und SBB würde den vorgesehenen Rahmen um das Doppelte bis Dreifache übersteigen. Offen ist auch, wie der ÖV-Ausbau dereinst finanziert werden soll. Nach den Sparprogrammen des Bundes bleibt offen, wie viel Geld für die nächsten 25 Jahre noch zur Verfügung stehen wird. BAV und SBB sprechen derzeit von sechs bis sieben Milliarden Franken, die für den Zeitraum zwischen 2013 und 2030 noch übrig bleiben werden. Sprich: die verbleibenden Mittel aus dem FinöV-Fonds, von Bahn 2000, Neat und den HGV-Anschlüssen. Es könnten aber auch ein bis zwei Milliarden Franken weniger sein. Denn sollte die Neat teurer zu stehen kommen als heute vorgesehen, würde einfach weniger Geld für andere wichtige Projekte übrig bleiben, machten Weibel und Friedli klar. Hoffnungen machen sich die SBB auf Gelder aus dem – geplanten – Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr.

WAS LÄUFT UNTER ZEB?

Unklar ist zurzeit auch, ob die von den SBB als die dringendsten bezeichneten Projekte – Durchgangsbahnhof Zürich, Genf-Annemasse, Tessin/Malpensa – ebenfalls in die ZEB-

Planung einbezogen werden. Sollte dies der Fall sein, wäre bereits ein beträchtlicher Teil der Gelder gebunden. So kommt alleine der Bundesanteil am neuen Durchgangsbahnhof Zürich auf 800 Mio. Fr. zu stehen.

Trotz unklaren Finanzen wissen SBB und BAV, wo ausgebaut werden soll. Erweitert werden soll die Infrastruktur dort, wo dies auf Grund von geplanten Angebotsverbesserungen zwingend sei. Der Ausbau soll dort erfolgen, wo das Marktpotenzial und die Kapazitätsengpässe für den ÖV am grössten sind.

DREI NEUE VOLLKNOTEN

Konkret: Lausanne, Interlaken-Ost und St. Gallen sollen – wie bereits Zürich, Bern und Basel – zu Vollknoten werden. Die Ost-West-Verbindungen sollen schneller werden, das Angebot auf stark frequentierten Linien verdichtet werden. Zwischen Zürich und Schaffhausen etwa soll ein Halbstundentakt entstehen, die Reisezeiten für die Strecken Lausanne–Bern, Biel–Zürich, Zürich–St. Gallen sollen auf unter eine Stunde reduziert werden. Für eine Verkürzung der Reisezeit zwischen Bern und Lausanne beispielsweise würde das den Einsatz von Neigezügen bedingen.

Dazu kommen eine ganze Reihe von Ausbauprojekten, die mit den Kantonen realisiert werden sollen. Nicht auf dem aktuellen Wunschzettel ist ein dritter Juradurchstich (Wisenbergertunnel). Dafür ist auch von Kapazitätsverbesserungen für den Güterverkehr die Rede.

Otto Hostettler

Reise weise..... plane die Reise

In grosser Auswahl lieferbar:

- **Ausländische Kursbücher**
(auch Cook Overseas Timetables)
- **Eisenbahnkarten**
- **Bahnreiseliteratur**

und für Sammler günstige Reststücke. Verlangen Sie unsere Listen oder schauen Sie im Internet unter www.timetables.ch

Verkaufsstelle für ausländische Kursbücher, Bahnhof St.Gallen DGZ 073
 Postfach 2226, 9001 St.Gallen
 Tel. 071 222 61 80 Fax 071 222 62 83
 e-mail: sales@timetables.ch



TRAINMASTER BY WERNER MEER US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG

Hochweidstr. 3 CH-8802 KILCHBERG
 Tel. +41-44-715-3666 Fax +41-44-715-3660

E-Mail: trainmaster@bluewin.ch (Samstag 13.00-17.00)

Come to our 28th Christmas Sale!

Nur am 3./10./17./24./31. Dezember finden Sie im Shop starke Angebote mit 10-60%! Alle News von Walthers, Athearn, Broadway, Tower 55, DVD, Bücher, 2006 Kalender. Homepage: ** www.trainmaster.ch **
 Hit: USA Trains Dieselloks (1:29) laufen auf LGB-Gleis!

Wo? Im Haus Lehner Hoch- und Tiefbau neben Rest. Schlossgarten mit VBZ-Bus 161 ab Bürkliplatz

Ticketverkauf per SMS klappt noch nicht

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist enttäuscht über einen Test mit dem Verkauf von Tickets per SMS.

Ernüchterndes Resultat: Nur 2500 Personen haben an der diesjährigen Street Parade in Zürich den Zuschlag von fünf Franken für die Benützung des ZVV-Nachtnetzes von Bus, Tram und Zug per SMS bezahlt. Zu diesem Schluss kommt der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Der ZVV macht keinen Hehl daraus, dass er erwartet hatte, dass der zukunftssträchtige Service per Handy besser genutzt werde. Bei Grossveranstaltungen reichen die Kapazitäten der Ticketautomaten oft nicht aus. Deshalb wurde in der Nacht auf den 14. August ein Markttests durchgeführt, bei

dem die Zuschlagstickets auch mit dem Mobiltelefon per SMS bezahlt werden konnten.

NOCH ZU WENIG BEKANNT?

Über die Gründe rätseln die Verantwortlichen: «Der Grund für die schwache Nutzung des Angebots liegt möglicherweise im zu geringen Bekanntheitsgrad», schreibt der ZVV in einer Medienmitteilung. Das SMS-Ticketing funktioniert so: Der Fahrgast schickt ein SMS und erhält zwei SMS zurück. Die eine Kurzmitteilung dient der Verrechnung des Nachtzuschlags auf

der Handyrechnung, das zweite, fälschungssichere SMS ist die Quittung für die Kontrolle in Tram, Bus und S-Bahn.

Einwandfrei lief beim Test laut dem Zürcher Verkehrsverbund die Abwicklung durch den Nachtzuschlagsprovider. Technische Probleme gab es allerdings bei der Datenübermittlung. Eines der drei Mobiltelefonnetze war während der Testphase gestört, sodass die SMS-Bestätigungen den Kunden erst mit grosser Verzögerung zugestellt wurden, wie der ZVV weiter schreibt.

ohs/pd

Libero/A-Welle: Zusatzabo

Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember führen die Tarifverbunde Libero und A-Welle im Raum Oensingen-Thal ein Zusatzabo ein. Damit werden Verbundfahrten in diesem Raum für Stammkunden einfacher und günstiger. Laut der Solothurner Staatskanzlei suchen die beteiligten Partner auch nach einer Lösung für Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten. pbs

Weitere Informationen:
Bahnhof Balsthal (062 391 31 53)

Cisalpino Streckennetz 2006

- Haltestelle ETR 470 (Neigezug)
- Haltestelle EC/IC Cisalpino (konventioneller Zug)

NEU: MIT CISALPINO 25 MAL TÄGLICH NACH ITALIEN

- Zürich – Milano
- Zürich – Firenze
- Zürich – Venezia
- Zürich – Genova/Livorno
- Bellinzona – Milano
- Stuttgart – Zürich
- Stuttgart – Milano
- Basel/Luzern – Milano
- Basel/Luzern – Venezia
- Basel/Bern – Milano
- Genève – Milano
- Genève – Venezia

IW-0512-PB

Die Strassenverkehrsrechnung geht nicht auf

Die provisorische Strassenrechnung 2003 der Schweiz suggeriert, der Individualverkehr komme für die entstandenen Kosten des Strassenverkehrs selbst auf. Doch in der Rechnung fehlen 4,7 Milliarden Franken.



Foto: Verkehrssicherheit.de

Und die externen Kosten? Das Bundesamt für Verkehr kommt in seiner Rechnung zum Schluss, der Strassenverkehr sei nicht nur selbsttragend, sondern Gewinn bringend.

Der Strassenverkehr soll in der Schweiz anscheinend selbsttragend sein, ja sogar eine Eigenwirtschaftlichkeit von 112% aufweisen. Zu diesem Schluss kommt die provisorische Strassenrechnung für das Jahr 2003 des Bundesamts für Verkehr. Das kommt so: Bei Einnahmen von 7,721 Milliarden Franken und Aufwendungen von 6,884 Milliarden ent-

steht tatsächlich eine Eigenwirtschaftlichkeit von 112 Prozent. Nur hat diese Aussage einen Haken: Sie verschweigt, dass die vom Strassenverkehr verursachten «externen Kosten des Strassenverkehrs» in der vermuteten Grösse von 4,7 Milliarden schlichtweg unberücksichtigt sind. Auf diese Grössenordnung schätzte nämlich kürz-

lich die NZZ die «externen Kosten».

Doch was sind diese «externen Kosten des Strassenverkehrs»? Im Wesentlichen geht es um Unfallkosten, Belastung der Umwelt, aber auch Beschädigung von Gebäuden infolge Einwirkung der mit Schadstoffen belasteten Luft. Weil diese Kosten Schätzungen sind, sollen sie daher in einer statistischen Aussage nicht mit realen Werten gleichgesetzt werden. Trotzdem sei es erlaubt, die Strassenrechnung so zu interpretieren, dass auch diese Kosten einbezogen werden.

In diesem Fall würde der ausgewiesene Eigenwirtschaftlichkeitsgrad massiv schlechter aussehen: Es stünden dann Einnahmen von 7,721 Milliarden Franken Aufwendungen von 11,584 Milliarden Franken gegenüber, was einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von lediglich 67 Prozent ergeben würde. So kann man die Dinge natürlich nicht beschönigen, will man glaubwürdig bleiben.

Christof Pfeiffer

Foto: PBS



Ticket-Rechner für Pendler

Überprüfen Sie, wie Sie Ihren Arbeitsweg am günstigsten zurücklegen. Ein neuer Service der SBB ermöglicht es Pendlerinnen und Pendlern, einen Kostenvergleich zwischen dem Auto und dem öffentlichen Verkehr zu erstellen. Der Internet-Vergleichsrechner erstellt eine optimale Reiselösung mit einem Kostenvergleich, wie die SBB auf ihrer Homepage schreiben. Der Service basiert unter anderem auf Daten, die vom Touring Club der Schweiz (TCS) zur Verfügung gestellt wurden. Gleichzeitig können Pendler auch nachrechnen, ob für sie ein Strecken- oder ein Generalabonnement günstiger kommt. ohs

www.sbb.ch (Reisen/Pendeln Sie richtig)

SZU ÜBERPRÜFT SCHLECHT AUSGELASTETE STRECKE

Wegen schlechtem Kostendeckungsgrad prüft die Sihl-Ital-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) die Einstellung der Bahnstrecke Langnau-Gattikon-Sihlbrugg, wie das Unternehmen bestätigt. Ein Entscheid steht noch aus, frei werdende Mittel würden für Verbesserungen auf dem bestehenden Netz verwendet. ohs

Jüngster «Bipperlisi»-Coup deutlich gescheitert

Das Solothurner Kantonsparlament entschied erneut über eine Umstellung auf Bus.

Eine Umstellung auf Busbetrieb der Bahnstrecke Langenthal-Niederbipp-Solothurn, die zur Aare Seeland mobil (asm) gehört, hat politisch weiterhin keine Chance. Der Solothurner Kantonsrat lehnte eine so genannte Volksmotion (Eingabe von Stimmberechtigten) mit 64 gegen 19 Stimmen klar ab. 700 Stim-

berechtigte verlangten vom Kanton Solothurn, die Strecke Niederbipp-Solothurn auf Busbetrieb umzustellen. Die Bahnkritiker argumentierten, ein Busbetrieb sei sicherer als das «Bipperlisi». Unterstützung erhielten die Kritiker aus den Reihen der FDP. Gleichzeitig diskutierte der Kantonsrat auch einen von

Bahnbefürwortern eingereichten Volksauftrag. Dieser verlangte die Beibehaltung des Bahnbetriebs und eine Kostenbeteiligung des Kantons an das neue Rollmaterial. Das Parlament stellte sich klar hinter den zweiten Volksauftrag, klammerte aber die Kostenbeteiligung für neues Rollmaterial aus. ohs

Die Politik tut sich schwer mit dem Güterverkehr

Es hapert mit der Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Dies zeigt eine Studie, die das Ressort Güterverkehr von Pro Bahn Schweiz verfasste. Jetzt nimmt das Bundesamt für Verkehr Stellung.

Zum Spannungsfeld der Güter auf Schiene und Strasse erarbeitete das Ressorts Güterverkehr von Pro Bahn Schweiz in den letzten Monaten eine umfangreiche Bestandesaufnahme. Daraus resultierte ein Schreiben an das Bundesamt für Verkehr (BAV). In der Folge veröffentlichen wir Auszüge aus den Antworten auf den Fragekatalog von Pro Bahn.

Pro Bahn Schweiz: Weshalb werden die hohen Trassenpreise noch massiv erhöht?
Bundesamt für Verkehr (BAV): Die Trassenpreissubventionen für den konventionellen Gü-

terverkehr (Wagenladungsverkehr) werden in den kommenden Jahren schrittweise bis zum Jahr 2008 abgebaut, wie es bei Einführung der Trassenpreissubventionen bereits angekündigt worden war. Gegenüber der ursprünglichen Planung hat das Entlastungsprogramm einen zusätzlichen Abbau von rund 20 Millionen Franken für das Jahr 2006 mit sich gebracht. Das Parlament hatte für das Budget 2005 die Mittel für die Trassenpreissubventionen für den Wagenladungsverkehr um 18 Mio. Franken erhöht, sodass in diesem Jahr 58 Milli-

onen Franken zur Verfügung stehen. Es trifft zu, dass durch den veränderten Abbauplan der Wagenladungsverkehr ab 2006 deutlich höhere Kosten zu gewärtigen hat.

Pro Bahn Schweiz: Wieso müssen Güterzüge über eine für den Personenverkehr konzipierte steile Neubaustrecke fahren?

BAV: Die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (NBS) verfügt über Streckenabschnitte mit Steigungen von 17 bzw. 20 Promille. Gemäss Bundesgerichtsentscheid ist mit der Einführung von ETCS

der Schienengüterverkehr zwischen Olten und Bern in der Zeit von 23.30 bis 6.00 Uhr über die NBS zu leiten, soweit dies mit den betrieblichen Anforderungen zu vereinbaren ist. Ob für die nächtliche Nutzung der Neubaustrecke für die meisten Güterzüge Doppeltraktionen erforderlich sind, lässt sich noch nicht abschliessend beantworten. Das Bundesamt für Verkehr und die Bahnen sind bemüht, eine für den Güterverkehr vorteilhafte Lösung zu finden.

Fortsetzung Seite 11

Familienbahn	Kulturbahn	Wanderbahn	Seenbahn	Sportbahn	Sonderbahn
--------------	------------	------------	----------	-----------	------------

www.voralpen-express.ch

Mit dem Voralpen-Express reisen Sie schnell und bequem zwischen St.Gallen und Luzern. Er bringt Sie zu den attraktivsten Ausflugszielen der Ost- und Zentralschweiz. Der Voralpen-Express: Mehr als eine Bahn.

Weitere Informationen zum Voralpen-Express erhalten Sie beim Rail Service Tel. 0900 300 300 (CHF 1.19/Min.) oder unter info@voralpen-express.ch.

Zum Werdegang eines Tunnels...



Das Buch zum Jahrhundertbauwerk Lötschberg-Basistrecke beschreibt in einem reich illustrierten Teil die Planung und den Bau des NEAT-Projektes von den ersten Projektideen in den 60er-Jahren bis zum Durchschlag im April 2005. Die Schwarzweissaufnahmen von Bernhard Dubuis zeigen den eindrücklichen Alltag der am Tunnelbau beteiligten Menschen.

296 S., mit zahlreichen Farb- und Schwarzweissfotografien, gebunden, **Subskriptionspreis bis zum 31. Dezember 2005 CHF 44.-** danach CHF 54.- (zuzüglich Versandkosten)
ISBN 3-7272-1174-1 (d)
ISBN 3-7272-1175-X (f)

Erhältlich im Buchhandel oder bei:
Buchstämpfli Versandbuchhandlung Bern
Tel. +41 (31) 300 66 77
www.buchstaempfli.com

Stämpfli



Deutlich höhere Kosten für den Wagenladungsverkehr ab 2006: Dies geht aus der Antwort des Bundesamts für Verkehr hervor (im Bild ein Güterzug auf der Gotthardstrecke).

Fortsetzung von Seite 10

Pro Bahn Schweiz: Warum darf der Güterverkehr im Gegensatz dazu die Ausbaustrecke Solothurn–Wanzwil nicht benutzen, welche für gewisse Verkehre grosse Vorteile bringen würde?

BAV: Die Ausbaustrecke Solothurn–Wanzwil ist ausschliesslich dem Lokalverkehr von Güterzügen zwischen Solothurn und Subingen vorenthalten. Die Zahl der Züge auf dieser Strecke ist vor allem aus Lärmschutzgründen beschränkt. Durchgehender Güterverkehr war im Rahmen der Plangenehmigung dieser Strecke niemals vorgesehen.

Pro Bahn Schweiz: Wieso wird eine so lange Bestellfrist der Trassen verlangt, die der Dynamik des Güterverkehrs nicht gerecht wird?

BAV: Mit zunehmender Verdichtung und Vertaktung der Verkehre sowie im Rahmen der internationalen Verknüpfung der Trassen bei langläufi-

gen Verkehren steigt diese Komplexität mit zunehmender Knappheit der vorhandenen Kapazitäten. Im Interesse eines stabilen Fahrplans für den Personenverkehr ist es unerlässlich, dass sich der Güterverkehr den Planungserfordernissen des Personenverkehrs ein Stück weit anpasst.

Pro Bahn Schweiz: Warum muss man Abstellgebühren bezahlen, für Fälle die der Besteller nicht beeinflussen kann?

BAV: Es kann vorkommen, dass in solchen Fällen un gerechtfertigt Abstellkosten zur Verrechnung angemeldet werden. Wird dies vor Rechnungsstellung entdeckt, erfolgt indessen jeweils bereits eine Korrektur. Wird eine Falschverrechnung erst durch den Kunden festgestellt, erfolgt die Rückerstattung im Folgemonat.

Pro Bahn Schweiz: Weshalb werden bei Neubaustrecken höhere Trassenpreise ver-

langt als bei bestehenden Strecken?

BAV: Derzeit werden bei Neubaustrecken die gleichen Trassenpreise (je Zug- bzw. Tonnenkilometer) verlangt wie bei bestehenden Stammstrecken. Die Möglichkeit einer Angleichung der Trassenpreise wurde von Seiten der Bahnen und des Bundesamtes für Verkehr angedacht, um auch weiterhin die Stammstrecken gegenüber den Neubaustrecken für eine Nutzung preislich attraktiv zu machen und einen kleinen Teil der durch die Fahrzeitverkürzungen möglichen Produktivitätsgewinne abzuschöpfen. Ob diese Angleichung vorgenommen wird und ob sie den Personen- und Güterverkehr gleichermaßen betrifft, ist noch offen.

Hans Schärer

Weitere Informationen:

Die Studie «Verkehrsverlagerung von der Strasse zur Schiene» von Pro Bahn Schweiz kann auf der Webseite www.pro-bahn.ch (siehe Ressort Güterverkehr) heruntergeladen werden. Darin ist auch die vollständige Antwort des BAV enthalten.



Foto: zvg

Basel will expandieren

Die Basler Regierung will Tramlinien ins Elsässer St.-Louis und ins deutsche Weil am Rhein verlängern. Dies sieht das Programm für den öffentlichen Verkehr für die Jahre 2006–2009 der Regierung vor. Für zwei von drei geplanten Tramlinienverlängerungen ins benachbarte Ausland sollen die politischen Weichen noch in der laufenden Legislatur gestellt werden. Das ÖV-Programm muss die Basler Regierung alle vier Jahre dem Grossen Rat zur Genehmigung vorlegen. ohs

SBB-ZÜGE ZU SCHNELL FÜR WLAN

Ein Projekt von Swisscom Mobile, im Herbst die 1.-Klasse-Waggons der SBB für einen Internetzugang mit WLAN zu versorgen, ist gescheitert. Tests in Zügen hätten gezeigt, dass die technischen Anforderungen in schnellen Fahrzeugen wie einem Zug zu hoch sind, um eine gute WLAN-Bandbreite zu erzielen, wie der Branchendienst NetzwocheTicker berichtete. Im Einsatz steht WLAN bei Thalys: Deren 1.-Klasse-Kunden haben seit Ende April 2005 im Rahmen eines Pilotversuchs auf der Strecke Paris–Brüssel via WLAN Zugang ins Internet. ohs

Studie zeigt Potenzial für Wehratalbahn

Mehrere Jahrzehnte nach der Stilllegung könnten auf der Wehratalbahn dereinst wieder Personenzüge verkehren. Eine neue Studie zeigt überzeugende Perspektiven dieser Linie nahe der Schweizer Grenze auf. Möglich wäre auch ein Anschluss an die Regio-S-Bahn Basel.

Seit 1971 verkehren auf der süddeutschen Wehratalbahn keine Personenzüge mehr und der letzte Güterzug verliess Wehr im Jahr 1990. Trotzdem ist die gesamte Trasse zwischen Bad Säckingen und Schopfheim noch als Eisenbahnlinie deklariert und vollständig freigehalten. Die Wehratalbahn wurde am 20. Mai 1890 als mittleres Teilstück der strategischen Umgebungsbahnen (Weil am Rhein–Lörrach/Schopfheim–Säckingen/Oberlauchringen–Blumberg–Hintschingen) entlang der Schweizer Grenze eröffnet. 1913 wurde sie als eine der ersten Bahnstrecken elektrifiziert.

DB WILL GRUNDSTÜCKE VERKAUFEN

Die Deutsche Bahn prüft nun, über ihre Tochtergesellschaften Grundstücke zu verkaufen. Würden Teile veräussert, wäre die Chance auf eine

Wiederinbetriebnahme der Strecke vertan. In einer Machbarkeitsstudie für die Regio-S-Bahn Basel wurde bereits 1994 empfohlen, die Wehratalbahntrasse für eine spätere Nutzung freizuhalten.

REALISTISCHE UTOPIE

Der Nahverkehrsexperte Ulrich Grosse hat nun im Auftrag der Stadt Wehr, in Absprache mit den Städten Schopfheim und Bad Säckingen sowie den Landkreisen Waldshut und Lörrach, eine Studie ausgearbeitet, um die Perspektiven der Linie aufzuzeigen. Was bis vor kurzem noch als Utopie erschien, tönt auf einmal hoffnungsvoll: Grosse kommt in seiner Studie zum Schluss, dass die Wehratalbahn bei entsprechenden Investitionen verkehrstechnisch glänzende Perspektiven habe. Grosse zeigt, dass die Wiederinbetriebnahme der Strecke zwischen Schopfheim

und Bad Säckingen realistisch sei. Diese Querverbindung zwischen Hochrhein- und Wiesentalbahn drängt sich zur Reaktivierung geradezu auf. Die vier an der Wehratalstrecke liegenden Städte und Gemeinden (Schopfheim, Hasel, Wehr und Bad Säckingen) umfassen zusammen rund 50 000 Einwohner. Die durchgängige Verbindung würde Bad Säckingen direkt ans Oberzentrum Lörrach sowie Weil am Rhein anbinden.

Regionale Schnellverbindungen über Waldshut zum Bodensee oder der Zugang ins Oberzentrum Basel würden gemäss der Studie die Attraktivität der Orte an der Linie stark steigern. Grosse hält zudem fest, es sei gelungen, mit der Regio-S-Bahn ein «hochgradig intelligentes» Angebot zu schaffen. Zunehmend verkehren im Wiesental, zwischen Basel und Zell sowie zwischen Weil am Rhein und Steinen attraktive «Flirt»-Kompositionen der SBB. Zwischen Lörrach und Steinen besteht bereits ein Viertelstundentakt. Ziel müsste zudem ein möglichst dichtes Netz an Haltestellen sein.

Fazit: Die Wiederinbetriebnahme der Wehratalbahn als Teil der Regio-S-Bahn Basel und als Anschluss an regionale Schnellverbindungen in Säckingen über Waldshut zum Bodensee macht in jeder Beziehung Sinn. Angesichts eines langfristigen Neuaufbaus dieser Linie, aber einer noch ungesicherten Finanzierung in der Höhe von rund 60 Millionen Euro wäre es kurzfristig, Teile des Trasses zu veräussern.

Willi Rehmann



Foto: DB

DB-Bahnhöfe ausgezeichnet

Der Hauptbahnhof Mannheim (Bild) und der Bahnhof Weimar sind für ihren vorbildlichen Reiseservice aus Kundensicht mit dem Preis «Bahnhof des Jahres» ausgezeichnet worden. Beide Bahnhöfe seien hell, sauber, sicher und man werde gut informiert. Die Allianz pro Schiene, ein Bündnis der wichtigsten deutschen Fahrgastverbänden Pro Bahn und Verkehrsclub Deutschland (VCD), hat diesen Preis zum zweiten Mal vergeben. «Um Bahnhof des Jahres zu werden, reicht es nicht, einen sanierten Bahnhof zu haben», sagt Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene. pd

CITY-CITY-TICKET

Das City-Ticket wird ausgeweitet: Zusätzlich zur Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Ziel-Stadt ist neu auch die Benützung der Verkehrsbetriebe in der Abgangs-Stadt inbegriffen. City-City-Tickets sind ab sofort online über den Ticket Shop zwischen folgenden Städten erhältlich: Aarau, Baden-Wettingen, Basel, Bern, Biel, Chur, La Chaux-de-Fonds, Frauenfeld, Genf, Lausanne, Le Locle, Locarno, Luzern, Morges, Neuenburg, Schaffhausen, Thun, St. Gallen, Winterthur, Zug, Yverdon, Zürich. pd



Foto: Walter Scheppeler

Vor 115 Jahren als Doppelspurtunnel mit einem Gleis gebaut, seit 1990 geschlossen: Tunnel Fahrnau der deutschen Wehratalbahn (bei Hasel, nahe Wehr).

Noch schneller von Zürich nach Paris

Statt sechs Stunden benötigt der Hochgeschwindigkeitszug TGV ab 2007 von Zürich nach Paris nur noch 4½ Stunden. Der Zug verkehrt teils mit 320 Stundenkilometern.



Fotos: Edwin Dutler/SBB

NEUES INNENDESIGN

Inzwischen wurde auch das geplante neue futuristische Innendesign, das der französische Couturier Christian Lacroix entworfen hat, präsentiert. Positiv ist mir in beiden Klassen die Vergrößerung des Sitzabstandes aufgefallen. Zudem dominieren frische Farben, die Vorhänge wurden durch Storen ersetzt und die

Schnittig im Äusseren, grössere Sitzabstände im Innern: Mit der neusten TGV-Generation reisen Fahrgäste dereinst in 4½ Stunden von Zürich nach Paris.

Voraussichtlich ab Juni 2007 rücken Zürich und Paris näher: Die Reise wird statt sechs Stunden nur noch 4½ Stunden dauern. Möglich wird diese Verbesserung durch eine neue Streckenführung. Neu fahren die Züge von Zürich nach Basel, Strassburg nach Paris. Zwischen Beaudrecourt und Paris werden die TGV auf der Neubaustrecke fahrplanmässig mit 320 Stundenkilometern verkehren. Die SBB betonen jedoch, weiterhin TGV von Bern über Neuenburg-Frasne nach Paris einzusetzen, allerdings ohne den Ast nach Zürich.

GEPLANTER FAHRPLAN

Nach heutigem Planungsstand sind folgende Fahrpläne vorgesehen (Abfahrtsangabe nicht minutengenau):

Zürich ab:			
	07.00	14.00	18.00
Basel ab:			
	05.30	08.00	15.00 19.00
Paris-Est an:			
	09.00	11.30	18.30 22.30

Paris-Est ab:			
	08.30	12.30	18.00 19.30
Basel an:			
	12.00	16.00	21.30 23.00
Zürich an:			
	13.00	17.00	22.30

Bei einer Beurteilung des oben erwähnten Fahrplans ist zu berücksichtigen, dass die Schweiz resp. Betreiberfirma Lyria nur einer der Akteure auf der Neubaustrecke in Frankreich ist. Auf der gleichen Strecke verkehren TGV von Paris nach Stuttgart, Frankfurt, Luxembourg sowie in eine grosse Anzahl von innerfranzösischen Städten.

GEDRÄNGE AUF DER NEUBAUSTRECKE

Alle drängen natürlich in Paris auf die besten Abfahrts- resp. Ankunftszeiten. Auf Nachfrage haben die SBB jedoch zugesichert, dass der TGV mit Ankunft in Basel um 23.00 Uhr noch Anschluss nach Zürich haben soll.

Der Vorteil des im Nordosten der Stadt liegenden Bahnhofs Paris-Est liegt darin,

dass in Fussdistanz der Bahnhof Paris-Nord erreichbar ist, von dem die Eurostar-Züge nach London sowie die Thalys-Züge nach Bruxelles abfahren. Und mit einem einmaligen Umsteigen in Strassburg können die Städte Rennes, Nantes, Bordeaux und Lille direkt durch innerfranzösische TGV-Verbindungen erreicht werden.

Kofferablage befindet sich in der Wagenmitte. Kopfstützen sind auch in zweiten Klasse vorhanden und erstmals sind in einem TGV einige Plätze für Velos vorgesehen. Als spezieller Fahrgastkomfort ist erwähnenswert, dass es in Zukunft möglich sein soll, im TGV einen Sitz in Fahrtrichtung zu reservieren.

Edwin Dutler

Was Pro Bahn Schweiz beim neuen TGV nicht gefällt

Obschon die Verantwortlichen an der Medienkonferenz über den neuen TGV des Lobes voll waren – als Kundenorganisation vergleichen wir den TGV mit den heute in Betrieb stehenden sowie den geplanten Konkurrenzprodukten von ICE, Cisalpino, ETR500 und Talgo. In diesem Vergleich fällt auf, dass im vorgestellten TGV-Modell die Sitze an den Wagenenden zu stark ins Türprofil ragen, hier müsste einfach jeweils auf einen Sitz verzichtet werden. Vermisst haben wir eine automatische Öffnung der Innentüren. Durch die nachträgliche Vergrößerung des Sitzabstandes gibt es nun Fenstersitze ohne Sicht. Diese Sitze dürften auf keinen Fall an Vollzahler verkauft werden, sondern könnten allenfalls zu einem reduzierten Preis verkauft werden («last minute»). Aufgefallen ist weiter, dass eine optische Fahrgastinformation fehlt. Pro Bahn Schweiz hat die ersten Eindrücke des neuen TGV den Verantwortlichen mitgeteilt. **du**

«Es ist schon lange Zeit für rauchfreie Züge»

Leserbriefe zum Entscheid der SBB, die Züge rauchfrei zu machen (InfoForum 3/2005).

InfoForum 3/2005, «Bahn ist bald rauchfrei».

In der letzten Ausgabe des «InfoForum» steht im Artikel «Bahn ist bald rauchfrei», dass Sie vor allem Rückmeldungen von Leuten erhalten haben, die wenig Verständnis für diese Massnahme haben. Als Mitglied von Pro Bahn und überzeugter Nichtraucher – und leider oft auch Passivraucher – möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich diese Massnahme sehr

begrüsse! Es ist schon lange Zeit für rauchfreie Züge und ich freue mich auf die Zeit nach dem 11. Dezember. Ich hoffe nur, dass dieses Rauchverbot auch durchgesetzt wird.

An dieser Stelle möchte ich den Leuten von Pro Bahn, die sich immer engagiert für den öffentlichen Verkehr einsetzen, ganz herzlich für ihre Arbeit danken.

Heinz Haussener, Belp

InfoForum 3/2005, «Bahn ist bald rauchfrei».

Die neueste Massnahme der SBB erfolgt angeblich aus Rücksicht auf die Nichtraucher. Warum aber sollen nur die Raucher auf die Nichtraucher Rücksicht nehmen und nicht auch umgekehrt? Zudem sind die Abgase des Strassenverkehrs keinesfalls gesünder als Tabakrauch. Aber das Auto ist tabu. Die Zigarettenproduzenten sind

verpflichtet, auf jeder Verpackung einen Warntext aufzudrucken. Der Autohändler hingegen muss nicht verkünden, dass Autofahren tödlich sein kann. Ginge es nur um den Schutz der allgemeinen Gesundheit, so müsste man eigentlich auch auf Verpackungen von vielen Genuss- und Lebensmitteln Warntexte anbringen. Etwa auf alkoholischen Getränken, auf fettigen Würsten oder Schokoladen.
Pál Vezényi, Dübendorf

Güterverkehr: «Neue Gebühren sind der Todesstoss»

Leserbrief zur Situation im Güterverkehr (InfoForum 3/2005).

InfoForum 3/2005, «Lärmige Züge: Sanierung ist weit fortgeschritten».

Mit Interesse habe ich den Artikel über die Lärmsanierung bei den Bahnen gelesen. Insbesondere die Problematik der ausländischen Güterwagen, die mir bestens bekannt ist, hat meine Aufmerksamkeit erregt. Allerdings bin ich mit einigen Aussagen alles andere als einverstanden. Total sinnlos finde ich die Aussage, dass «für privatisierte, ausländische Anbieter» rigorose Gebühren verlangt werden sollen. Wo bleibt denn da die Gleichbehandlung? Soll das etwa heissen, dass die bisherigen Staatsbahnen weiterhin mit alten lärmigen Wagen durch das Land fahren dürfen, während die neuen Anbieter nur mit neuen, teuren Wagen fahren dürfen?

Der Vergleich mit Flugverkehr ist im Ansatz gut, funktioniert beim Güterverkehr aber nicht. Denn das Flugzeug ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern (Strasse,

Schiene) bei den allermeisten Relationen unschlagbar (vor allem zeitlich), das heisst, die Zusatzkosten kann man dem Kunden weiterverrechnen. Genau dies ist bei der Bahn nicht der Fall. Der Kunde hat genügend Ausweichmöglichkeiten (Strasse, Leitung der Züge via Brenner oder Modane). Das Pricing-System «Luftfahrt» auf die Bahn übertragen wollte in den letzten Jahren die DB im Fernverkehr – und ist kläglich gescheitert.

Bereits seit einigen Jahren gibt es übrigens einen so genannten Lärmbonus für lärmarme/lärmsanierte Wagen, der an jene Unternehmen/Kunden ausbezahlt wird, die solche Wagen einsetzen. Damit soll der Wagenbesitzer für die höheren Auslagen eines lärmarmen Wagens entschädigt werden (Anreiz- statt Strafsystem).

Ich sehe auch, dass der Lärm eines der Probleme ist, welches wir bei der Eisenbahn lösen müssen. Da aber Güterwagen eine relativ lange

Amortisationszeit haben (25 bis 30 Jahre), werden jetzt kaum alle in diese Wagen investieren, damit sie überhaupt weiter fahren dürfen.

Es könnte sogar das Gegenteil eintreffen. Denn beispielsweise sind die Hälfte aller 30 000 Güterwagen, die in Europa für den Transport von Autos benutzt werden, über 30 Jahre alt. Sie werden in den nächsten 5 bis 10 Jahren wohl ausgemustert. Sofern sich die Beförderungszeiten und die Qualität der Eisenbahnen nicht rasant verbessern, werden diese Wagen kaum durch neue ersetzt. Das heisst, bis in 10 Jahren könnte auf einmal nur noch die halbe Menge an Autos auf der Schiene transportiert werden – der Rest würde über die Strasse erfolgen. Zusätzliche Gebühren würden dem Gütertransport auf der Schiene den Todesstoss versetzen. Nur schon die Trassenpreiserhöhung per 1.1.2006 wird zu massiven Veränderungen im Güterverkehr führen. Zahlreiche Güter wer-

den zu diesen Preisen nicht mehr mit der Bahn befördert werden können. Oft feilschen Kunden und Bahnen um 1 bis 2 Eurocents pro Tonne. Doch in der Schweiz wirkt sich die Trassenpreiserhöhung um 0.75 Euro pro Tonne aus (Gotthardachse)!

Daniel Bertschi, Rubigen

Leserbriefe

Was sagen Sie zur neusten Entwicklung im Güterverkehr? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief – auch zu anderen Themen. Die Interessenorganisation der ÖV-Kundinnen und -Kunden will ihre Dienstleistungen verbessern. Dies gelingt nur dank Ihrem Feedback. Schreiben Sie uns Ihre Meinung oder Ihr Anliegen per E-Mail (info@probahn.ch) oder Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich). pbs

Gönner und Sponsoren

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



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



gs graphic-studio gmbh
network publishing



Öffentliche Krankenkassen
Schweiz



Mitglieder von Pro Bahn wollen eine schlagkräftige Lobby

Die Mitglieder von Pro Bahn Schweiz erwarten einen klaren Auftritt ihrer Interessenorganisation. Sämtliche an einer Mitgliederbefragung teilnehmenden Personen fordern, dass Pro Bahn künftig mindestens gleich stark oder stärker (je 61 Stimmen) auftreten soll. Für einen gemässigeren Auftritt als heute sprach sich kein einziger Umfrageteilnehmer aus.

Eine klare Haltung haben die Mitglieder auch, was die Prioritäten angeht: Aus einer Auswahl an möglichen «sehr wichtigen» Tätigkeiten fielen die meisten Antworten auf den Bereich «Politische Lobbyarbeit für den Erhalt/Ausbau des ÖV-Angebots» (74 Stimmen). Je 57 Personen sehen den Bereich «Engagement für Optimierung des Fahrplans» und Engagement bei politisch aktuellen Themen. Für eine «permanente Kontrolle» der Transportunternehmen votierten nur gerade 36 Personen. Noch weniger (31) meinten, die Verhinderung von Bahn/Bus-Umstellungen sei «sehr wichtig».

Kein Bedürfnis scheinen gesellschaftliche Anlässe zu sein: Nur 4 Personen bezeichneten Eisenbahnausflüge etc als «sehr wichtig», dafür äusseren sich 29 Personen explizit dahingehend, dass dies «gar nicht wichtig» sei. Geteilt sind die Meinungen, ob Pro Bahn selbst nach effizienteren ÖV-Lösungen suchen sollte. Die Mitglieder sprechen sich deutlich gegen einen E-Mail-Newsletter aus, bevorzugen dagegen die Hintergrundinformationen im InfoForum.

Unter den rund 120 Einsendungen verlor Pro Bahn-Glücksfee Kaja (4) drei 1.-Klasse-Tageskarten: Hansjörg Peter (Pully), Andi Mühlethaler (Aesch b. Neftenbach ZH), Armin Kyburz (Schönenwerd). pbs



Glücksfee Kaja (4) bei der Auslosung der Wettbewerbsgewinner.

Aktive neue Sektion Zentralschweiz

Mit der Einladung zur 1. Vereinsversammlung hatte die Sektion Zentralschweiz von Pro Bahn Schweiz die Mitglieder aufgerufen, uns Beurteilungen und Anregungen zum Fahrplan 2005 zukommen zu lassen, damit wir uns konkret für Verbesserungen im nächsten Fahrplan einsetzen können. Innerhalb weniger Tage gingen 49 Anregungen ein. Nur die wenigsten Eingaben beschränkten sich auf Fahrplanprobleme/-anliegen, die

meisten haben alle Bereiche des öffentlichen Verkehrs betroffen. Wir verstehen diesen Aufruf nicht als einmalige Aktion. Lassen Sie uns weiterhin Ihre Anregungen zukommen. Inzwischen haben wir sämtliche Anregung geprüft und Vorschläge ausgearbeitet. Sie dienen uns als Diskussionsgrundlage für die Gespräche mit Vertretern der Verkehrsbetriebe und Kantone. kb
Weitere Informationen:
www.pro-bahn.ch (Sektionen)

Kontakte

GESCHÄFTSLEITUNG

Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstrasse 19
8953 Dietikon
T 01 741 49 90; N 079 401 05 40
edwin.dutler@swissonline.ch

OSTSCHWEIZ

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

ESPACE MITTELLAND

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

ZÜRICH

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

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3834, 4002 Basel

TESSIN

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

Agenda 2006

Reservieren Sie sich bereits heute das Datum Ihrer Sektionsversammlung:

Sektion Ostschweiz: Samstag, 18. März 2006; **Sektion Zürich:** Mittwoch, 5. April 2006; **Sektion Espace Mittelland:** Samstag, 4. März 2006. Noch offen sind die Daten der **Sektionen Zentralschweiz und Nordwestschweiz**. Die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz findet am Samstag, 22. April 2006 statt. pbs
www.pro-bahn.ch (Termine)



Wir haben ein Ohr für Sie!



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

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

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

Melden Sie Neumitglieder direkt auf unserer Homepage www.pro-bahn.ch an oder senden Sie unten stehenden Talon ein.

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

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

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

AZB
P.P. / Journal
3001 Bern