

Auf Schienen von Norden nach Süden

Der Ständerat hat ein Gesetz ausgehebelt, wonach ab 2009 nur noch etwa halb so viele Lastwagen die Alpen auf der Strasse durchqueren dürfen wie heute. Erst 2019 müsste dieses Ziel erreicht werden. Das ist gegen den Willen des Volkes. Der Nationalrat hat sich noch nicht dazu geäußert.



Bild: Hupac

Noch immer durchqueren zu wenig Lastwagen die Alpen auf der Schiene. Vom Ziel der Alpen-Initiative, welche das Volk 1994 angenommen hat, ist die Schweiz noch weit entfernt.

Immer wieder heben einzelne Parlamentarierinnen und Parlamentarier hervor, wie wichtig Volkes Stimme und Volkes Wille sei. 1994 hat das Schweizer Volk Ja zur Alpen-Initiative gesagt und das dazugehörigen-

de Gesetz von 1999 hält fest, dass in zehn Jahren jährlich noch höchstens 650 000 Lastwagen im Transit die Schweiz auf der Strasse durchqueren dürften. Heute sind es mehr als eine Million Lastwagen, welche unsere Alpen befahren (siehe Seite 2). Dagegen könne man nichts machen, eine Alpentransitbörse sei nicht realistisch, sie widerspreche den Vorgaben der EU, könne also nicht durchgesetzt werden – dies die Aussagen im Ständerat. Und so hat die kleine Kammer den Termin einfach auf 2019 verschoben – 15 Jahre später, als dies vom Volk gewünscht wird. Der Nationalrat hat sich noch nicht dazu geäußert, er wird dies frühestens im Frühling tun.

HIER FUNKTIONIERTS AUCH

Wenn Volksinitiativen der parlamentarischen Mehrheit in der Schweiz genehm sind, suchen unsere Parlamentarier nach Lösungen und finden sie auch: So geschehen bei der

Verwehrensinitiative, wo Menschenrechtskonvention und Anliegen der Initiative nicht ganz kompatibel sind. Hier haben Bundesrat und Parlament einen Gesetzesvorschlag ausgearbeitet, der beide Anliegen doch noch unter einen Hut bringt.

UNSERE BEDÜRFNISSE

Weshalb gilt dies nicht für alle Vorlagen und weshalb ist die Mehrheit des Ständerates nicht gewillt, nach Lösungen zu suchen? Zugegeben, die Umsetzung der Alpen-Initiative ist nicht einfach – es wurde ein hohes Ziel gesetzt. Ein Ziel aber, das zu besserer Lebensqualität in unserem Land beiträgt. Ist dies für die betroffenen Standesherrn nicht so wichtig? Sind Wünsche und Begehrlichkeiten aus der EU plötzlich höher zu gewichten als unsere eigenen Bedürfnisse? Diese Frage müsste insbesondere an die Vertreter der SVP gestellt werden. «Aufgeschoben ist nicht auf-

gehoben», sagt ein altes Sprichwort. Dies gilt auch hier – der Ständerat als Gremium von Volksvertretern, wo Volkes Wille doch wichtig sein sollte, ist daher gefordert, und zwar so, dass die Umsetzung der Alpen-Initiative nicht länger auf die lange Bank geschoben wird. Volkes Wille ist zu respektieren – auch hier.

NICHT WIEDER SO

Zum Schluss noch dies: Man mag nun einwenden, dass ja die Umsetzung der Mutterchaftsinitiative gar fünfzig Jahre gedauert habe. Es habe niemand Schaden genommen. Dies mag zutreffen, ist aber ein Trauerspiel sondergleichen und der Demokratie Schweiz unwürdig. Schlechte Beispiele dürfen nicht wiederholt, sondern sie müssen vermieden werden. Sonst leidet das Demokratieverständnis und die Politikverdrossenheit nimmt noch mehr zu. Parlamentarier sollten dies eigentlich wissen.

Kurt Schreiber

Inhalt

Thema: Güterverkehr

Der politische Weg ist lang – Mängel an Güterzügen – Glarus umfährt das Abstellgleis – Holcim setzt auf die Schiene – Alle wollen die Güter, niemand will den Verkehr 1-7

Aktuell

Die Meinung von Pro Bahn zum neuen Fahrplan 8

Graubünden schliesst die Porta Alpina 9

Hintergrund

Die steilste automatische Metro der Welt 11

Ein Vorzeige-Bahnhof 12

International

City Night Line: Neuer Auftritt 14

Aus den Sektionen

Die Sektion Zentralschweiz am Gotthard-Jubiläum 15

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz .. 3/15

Der lange Weg von der Strasse auf die Schiene

Seit 1992 bemüht sich die Schweiz, die Alpen zu schützen und den Lastwagenverkehr von der Bergwelt fernzuhalten. Doch die Ziele scheinen zu ehrgeizig gewesen zu sein. Eine Chronologie.

1992 Das Volk stimmt dem Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen mit 64 Prozent Jastimmen zu.

1994 Die Alpen-Initiative wird vom Volk mit 52 Prozent Jastimmen angenommen. Seither steht in der Verfassung unter Artikel 84: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat trifft die notwendigen Massnahmen. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Sie müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.»

1998 Das Volk befürwortet im September die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) mit 57 Prozent Jastimmen.

November: Das Volk nimmt die Finöv-Vorlage mit 63,5 Prozent Jastimmen an. Es genehmigt damit die Finanzierung und gibt grünes Licht für den Bau der Basistunnel am Gotthard und Lötschberg. Zum Gesamtpaket gehören die Grossprojekte Bahn 2000 1. und 2. Etappe, die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie die Lärmsanierung der Eisenbahnen.

1999 Das Parlament verabschiedet das Verkehrsverlagerungsgesetz und befristet es bis 2010. Darin steht: «Für den auf den Transitstrassen im Alpengebiet verbleibenden alpenquerenden Güterschwerverkehr gilt eine Zielgrösse von 650 000 Fahrten pro Jahr, welche möglichst rasch, spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels erreicht werden soll.»

2001 Das Verkehrsverlagerungsgesetz tritt in Kraft.

2002 Der Verein Alpen-Initiative regt erstmals die Einführung einer Alpentransitbörse an, um den Verkehr zu dosieren.

2004 Das Volk lehnt mit 63 Prozent den Avanti-Gegenvorschlag ab. Es will – im Gegensatz zu einer Mehrheit des Parlaments – nichts von einer zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels wissen und bekräftigt erneut die Verlagerungspolitik.

2005 1,2 Millionen Lastwagen durchqueren die Alpen auf der Strasse.

2007 Mai: Eine Studie zeigt, dass eine Alpentransitbörse technisch, betrieblich und organisatorisch umsetzbar ist. Mit der Börse könne das Verlagerungsziel im Güterverkehr erreicht werden. Die Studie ist von den Bundesämtern für Raumentwicklung, für Strassen und für Verkehr in Auftrag gegeben worden.

Anfang Oktober: Der Ständerat berät die Güterverkehrsvorlage. Am Verlagerungsziel von maximal 650 000 alpenquerenden LKW-Fahrten hält er zwar fest, verschiebt es aber. Nicht wie im Verlagerungsgesetz von 2001 festgelegt 2009, sondern voraussichtlich 2019 soll das Ziel erreicht werden, nämlich spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Als Zwischenziel soll die Zahl der alpenquerenden LKW-Fahrten spätestens 2011 die Millionengrenze unterschreiten. Der Ständerat lehnt es ab, eine Gesetzesgrundlage



Bild: Hupac

Lastwagenzug durch die Alpen.

für die Alpentransitbörse zu schaffen. Stattdessen ermächtigt er den Bundesrat erst zu Verhandlungen mit dem Ausland. Der Beschluss des Nationalrates steht noch aus.

Mitte Oktober: Der Bundesrat verabschiedet die ZEB-Botschaft. Es ist eine Gesamtschau von Eisenbahngrossprojekten (nicht länger «Bahn 2000 2. Etappe» genannt, sondern neu «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB»). Der Gesamtumfang des Finöv-Fonds soll von 30,5 auf 31,5 Milliarden Franken aufgestockt werden. Trotzdem sind

wegen der Mehrkosten der Neat nicht alle Projekte aus der 2. Etappe von Bahn 2000 berücksichtigt. Der Bundesrat verspricht aber eine Zusatzvorlage (ZEB 2) für die aufgeschobenen Projekte. Dazu gehören der Zimmerberg-Basistunnel, der dritte Juradurchstich (Wisenbergertunnel) und das dritte Gleis Lausanne–Genf.

2008 Die Tarife der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) werden auf den 1. Januar ein drittes und letztes Mal erhöht. **bw**
Quellen: Alpeninitiative, Bundesamt für Verkehr

Alpentransitbörse

Die Alpentransitbörse hat zum Ziel, die Zahl der LKW-Fahrten zu begrenzen. So soll eine Obergrenze für die Anzahl Fahrten pro Jahr von vornherein festgelegt werden. Nur so viele Alpentransitrechte werden verteilt. Sie können von Transportunternehmen ersteigert werden. Zeigte sich die EU gegenüber diesem Instrument bisher skeptisch, so hat sich das inzwischen offenbar geändert. Wie die «NZZ» berichtete, sagte Enrico Grillo Pasquarelli von der EU-Kommission bei einer Veranstaltung in Locarno, die EU beginne sich langsam mit der Idee einer Alpentransitbörse anzufreunden. **bw**

Impressum

HERAUSGEBER

Pro Bahn Schweiz
 Interessenvertretung
 der Bahn-, Bus- und Tramkunden
 Postfach 2224, 8021 Zürich
 T 044 741 49 90
 N 079 401 05 40
 www.pro-bahn.ch
 info@pro-bahn.ch

REDAKTION

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

MITARBEIT

Karin Blättler, Gerhard Bohli (gb),
 Edith Dutler, Edwin Dutler (DUT),
 Aldo Hänni, Marcel Homberger,
 Claudia Landolt, Walter Lötscher,
 Willi Rehmann (wr), Samuel Roos,
 Hans Rothen, Hans Schärer (HS),
 Kurt Schreiber (KS), Peter
 Schwarzenbach

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

DRUCK

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

GRAFISCHES KONZEPT

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

AUFLAGE

2300 Exemplare
 4 x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABEN

Nummer 1/08: 8. Feb. 2008
 (Inserateschluss: 4. Jan. 2008)
Nummer 2/08: 13. Juni 2008
 (Inserateschluss: 9. Mai 2008)
Nummer 3/08: 19. Sept. 2008
 (Inserateschluss: 15. Aug. 2008)
Nummer 4/08: 5. Dez. 2008
 (Inserateschluss: 31. Okt. 2008)

Güterwagen mit Mängeln

Das Bundesamt für Verkehr hat im ersten Halbjahr bei unangemeldeten Kontrollen bei 74 von 120 überprüften Güterwagen ein kurzzeitiges Fahrverbot verhängen müssen.

Seit Anfang Jahr hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Sicherheitskontrollen bei Güterzügen intensiviert. In der ganzen Schweiz wurden unangemeldete Kontrollen durchgeführt. Gemäss einer provisorischen Bilanz des BAV wurden in den ersten acht Monaten dieses Jahres 120 Güterzüge kontrolliert. Davon wiesen 74 derart grosse Mängel auf, dass ein kurzzeitiges Fahrverbot ausgesprochen werden musste. Entweder mussten die Mängel vor Ort behoben oder der mangelhafte Wagen ausgereiht werden.

GRAVIERENDE MÄNGEL

Am häufigsten wurde SBB Cargo kontrolliert, das Unternehmen mit dem grössten Marktanteil. Aber auch die Konkurrenten BLS, TX Logistics und weitere Operateure aus dem In- und Ausland kamen an die Reihe. Viele Güterwagen befinden sich nicht im Besitz von Bahnverwaltungen, sondern gehören privaten Unternehmen. Wer am meisten Sicherheitsmängel aufwies, gab das BAV nicht bekannt.

Die Mängel reichten von einfachen Defekten, etwa einem gesperrten Bremsleitungs- hahn, bis zu gravie-

renden Problemen wie fehlender Gefahrgutdeklaration, verschobener Wagenladung, gerissener Bremssohle oder gar gebrochenen Radfedern.

KONKURRENZDRUCK

Früher hätten die Visiteure praktisch alle Mängel vor Abfahrt des Zuges entdeckt. Darüber, weshalb das heute anders ist, kann nur spekuliert werden. Aus Spargründen könnten weniger Visiteure im Einsatz sein oder es gibt zu wenig firmeneigene Kontrollen. Beim Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV) ist man erschrocken über das Resultat der Kontrollen. «Es ist schlimmer, als wir erwartet haben», sagt SEV-Vizepräsident Giorgio Tuti. Für ihn ist klar, dass nur strenge Regeln und Kontrollen durch das BAV die Bahnunternehmen dazu bringen, die Sicherheit auf dem erforderlichen Stand zu halten. Auch Pro Bahn fordert, dass der freie Marktzugang und die Netzöffnung nicht auf Kosten der Sicherheit gehen. Der Schienengüterverkehr ist zudem dem Konkurrenzdruck der Strasse ausgesetzt. Von gleich langen Spiessen kann nicht die Rede sein. Hans Schärer



Bild: SBB Cargo

Bei Kontrollen an Güterzügen haben Experten Mängel von verschobener Ladung bis hin zu gebrochenen Radfedern festgestellt.



Bild: pbs

Editorial

Die Vorzüge eines voll integrierten öffentlichen Verkehrssystems, um das uns das Ausland öfter sehr beneidet, konnte ich in den vergangenen Monaten wieder einmal voll geniessen. Während mehrerer Wochen war ich mit Reisegruppen in der ganzen Schweiz unterwegs, wir haben fahrplanmässig SBB, Privatbahnen, Schiffe und Busse benützt. Und wir sind während einer Woche bis zu 30-mal umgestiegen. Das Fazit: Alle Reservationen klappten, alle Anschlüsse funktionierten und das Personal war immer zuvorkommend, freundlich und hilfsbereit. Insbesondere meine ausländischen Gäste waren begeistert und staunten immer wieder über unseren guten öffentlichen Verkehr. Der gute Gesamteindruck der Transportunternehmungen wurde leider mehrmals durch mangelnde Qualität und Unprofessionalität im Hotel- und Gastrobereich stark getrübt. Vielleicht sollte sich Tourismus Schweiz doch einmal bei den öffentlichen Verkehrsunternehmungen erkundigen, was Kundenorientierung ist – der Tourismus in der Schweiz könnte davon nur profitieren. Aber jammern ist ja einfacher.

Edwin Dutler, Präsident

Das Glarnerland umfährt das Abstellgleis

Die Hiobsbotschaft kam aus dem Nichts: SBB Cargo wollte alle Verladestellen im Glarnerland bis auf jene in Netstal schliessen. Doch die Bahn hatte die Rechnung ohne die Glarner gemacht.

Im Oktober 2005 wurde den SBB-Cargo-Kunden im Glarnerland mitgeteilt, dass im neuen Grundnetz plus ab 28. Mai 2006 alle Bedienungspunkte (bis auf Netstal) nicht mehr bedient werden. Das bedeutete: Alle Verladestellen ausser Netstal (hier ist der grösste Güterkunde des Kantons zu Hause: die Kalkfabrik) fallen den Sparmassnahmen von SBB Cargo zum Opfer. Punkt.

Die Ungläubigkeit wurde schnell von der Kämpfernatur der Glarner abgelöst. Bereits am 1. November 2005 war die Interessengemeinschaft (IG) «Verladende Wirtschaft des Kantons Glarus und Region» geboren. Das Gespräch mit den SBB wurde gesucht.

PLÖTZLICHER ENTSCHEID

Der Entscheid von SBB Cargo kam völlig unerwartet. Die angekündigten Sparmassnahmen machten Investitionen in Bahnhofs-, Anschlussgleis- und Strasseninfrastruktur in zweistelliger Millionenhöhe auf einen Schlag zunichte. Investitionen, die sowohl von Stimmbürgern, Steuerzahlern als auch Firmen in den letzten Jahren getragen wurden mit der klaren Absicht, den Schienengüterverkehr im Kanton und der Region langfristig zu sichern. Diese Investitionen waren sogar mit SBB Cargo abgesprochen worden, sollten aber ein halbes Jahr später bereits nicht mehr relevant sein. Hätten die Unternehmen von den Plänen gewusst, wäre das Geld sicher anders investiert worden.

Weshalb ein gut funktionierendes System aufgeben? So wenige Wagen wurden nämlich gar nicht auf der



Die SBB-Cargo-Kunden im Glarnerland liessen sich nicht aufs Abstellgleis setzen.

Schiene transportiert. Ausserdem hätte die Logistik innerhalb von sechs Monaten komplett umgestellt werden müssen. Von Herausforderung zu sprechen, wäre fehl am Platz gewesen. Lastwagen, Grossraum-Mulden oder andere Transportmittel können nicht aus dem Hut gezaubert werden. Teilweise bestehen mehrere Monate Lieferfristen. Die IG hatte und wird auch in Zu-

kunft genug Argumente haben, um an der Güterstrecke ins Glarnerland festzuhalten.

BREITE PALETTE

Im Kanton Glarus werden die unterschiedlichsten Güter auf der Schiene transportiert: Zement nach Niederurnen, Hauskehricht nach Bilten, Stahl nach Näfels, Zellstoff und Schweröl nach Netstal.

Kalk, Schotter, Holz, Alteisen und Metalle sowie Faserzementprodukte aus dem Glarnerland ins Rangierzentrum Limmattal, von dort weiter in die ganze Schweiz oder nach Europa. Die Palette der Güter und Produkte ist sehr breit.

Laut Berechnungen der IG hätte die Umlagerung von der Schiene auf die Strasse zusätzlich 15 000 bis 20 000 Lastwagenfahrten jährlich zur Folge gehabt. Im engen Glarnerland eine enorme Belastung. Ein ökologischer Unsinn ohne gleichen.

AUSSICHTSLOSER KAMPF?

In der Folge wurden mit SBB Cargo intensive Verhandlungen geführt. Die IG kämpfte mit der geballten Kraft von 18 Unternehmen aus einer Region, wies Fakten und Zahlen zur Glarnerstrecke vor, war bereit, Kompromisse einzugehen. Nur eines zählte: Die Strecke musste auf jeden Fall weiterhin bedient werden. SBB Cargo zeigte sich durchaus zu Gesprächen bereit. In professionell geführten Verhandlungen der Glarner Unternehmer mit SBB Cargo wurde schnell einmal klar, dass sich die Glarner als ernst zu nehmende Gesprächspartner erwiesen.

Die SBB mussten Federn lassen: Der markante Umsatzrückgang des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz war nicht nur auf die Güterkunden zurückzuführen, sondern zu einem grossen Teil auf die SBB selbst. Ein Mangel an gewissen Wagentypen führte dazu, dass teilweise nur 20 Prozent der bestellten Wagen auch wirklich von den SBB geliefert werden konnten. Weiter mussten die Umsatzzahlen

von SBB Cargo für die Glarnerstrecke massiv nach oben korrigiert werden: Der Verlader im Glarnerland war nicht der Frachtzahler, bei den Umsatzstatistiken erschienen jedoch nur die Frachtzahler. Die IG musste aber echte Überzeugungsarbeit leisten, um mit SBB Cargo Lösungen zu finden. Innerhalb weniger Wochen ist es gelungen, für die Betroffenen flexible Kundenlösungen mit Bedienpunkten ausserhalb des Grundnetzes zu finden. Knotenpunkt für das Cargo-Team ist weiterhin der Bahnhof Ziegelbrücke. Bedient werden Bilten, Nieder-/Oberurnen, Näfels/Mollis, Schwanden sowie Weesen und Mühlehorn.

UND HEUTE?

Heute wissen die Glarner Firmen, dass auch aussichtslose Kämpfe erfolgreich ausgefochten werden können.

Wichtig sind die Kommunikation im Kanton, unter den Firmen und der Austausch mit SBB Cargo. Sicher intensiver gepflegt wird seither der Kontakt von SBB Cargo zu den Bahnkunden. Rollmaterial wurde von den SBB zugemie-

tet, damit Engpässe bei den Wagen nicht mehr entstehen können. Heute ist das Glarnerland bei SBB Cargo das Vorzeigobjekt. Es macht deutlich, wie dank Engagement und Hartnäckigkeit konstruktive Lösungen möglich sind. Auch

innerhalb eines kurzen Zeitraumes.

Nach wie vor ist die Bedienung der Glarner Unternehmen abhängig vom Transportvolumen und der Anzahl Wagenbewegungen. Aber die Strecke lebt! **Claudia Landolt**

Bewusstsein für den Gütertransport fehlt

Aufgefallen bei Diskussionen ausserhalb der betroffenen Kreise ist eines ziemlich schnell: Die Menschen sind sich nicht (mehr) bewusst, wie viele Güter auf der Bahn transportiert werden. Das Öl im Eigenheim wird ja mit dem LKW angeliefert, Eternitplatten oder -töpfe kauft mann/frau im Gartencenter oder im Hobbymarkt, und mit dem Hauskehricht möchte jeder am liebsten gar nichts zu tun haben. «Stahlträger brauche ich sowieso nicht, und Eisenschrott bringe ich in die

Gemeindesammelstelle.» Das sind nur einige Aussagen, die deutlich machen, dass die Schiene für Güter im Geiste von Konsumenten praktisch nicht existent ist. Verlangt wird heute, dass alle paar Minuten ein Zug fährt. Niemand wartet gerne am Bahnhof auf den nächsten Anschluss. Dass mit diesen Forderungen der Schienengüterverkehr immer mehr an den Rand gedrängt wird, scheint nicht gross zu interessieren. Erst bei Stau-meldungen oder Lastwagenkolonnen ist dann plötzlich

Ökologie gefragt. Reagieren wir vorher! All das sollte unsere eigenen Interessen relativieren. Mit Respekt und Kompromissbereitschaft sollte es möglich sein, miteinander die Schiene zu nutzen. Das Verständnis von Kunden und Konsumenten ist notwendig, um einzusehen, dass die SBB auch Güter zu transportieren haben (und auch wollen). Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist unumgänglich, um Taktfahrplan und Güterverkehr unter einen Hut zu bringen. **Claudia Landolt**

Güterzüge erhalten kaum je den Vorzug

Der Baustoffproduzent Holcim setzt auf die Schiene. Doch beim Güterbinnenverkehr wird ihm das zusehends schwerer gemacht.

Mit jährlich über 275 Millionen Tonnenkilometern ist der Baustoffproduzent Holcim einer der grössten Güterverkehrskunden der Schweizer Bahnen. Er befördert rund 50 Prozent des Zementes per Bahn (zum grössten Teil in Silowagen). Aus diesem Grund ist dieses Unternehmen darüber besorgt, dass die Rahmenbedingungen für den Zugang zum Schienennetz laufend schwieriger werden.

VOLKSABSTIMMUNG

Ein immer dichter Fernverkehrs- und S-Bahn-Fahrplan erschwert je länger, je mehr die produktive Führung von Güterzügen. Das Schweizervolk hat zwar mit der Zustimmung zur Finöv-Vorlage im

Jahr 1998 seinen Willen «Für Güter die Bahn» deutlich bestätigt. Leider wird darunter bei den SBB aber hauptsächlich der alpenquerende Transitgüterverkehr verstanden. Dabei werden rund 90 Prozent aller Güter innerhalb unseres Landes verschoben.

VORTRITT FÜR PERSONENZUG

Der Anteil der Schiene im Güterbinnenverkehr sinkt. Im Zürcher S-Bahn-Netz wird beispielsweise fast kein Gütertransport mehr per Bahn abgewickelt. Der Grund: Die S-Bahn benötigt für den Personenverkehr vor allem während des Tages fast die komplette Schienekapazität. Eine Entwicklung, die vor allem in den Agglomerationen

mit immer dichteren Taktfahrplänen zunimmt. Die Bahninfrastruktur stösst an ihre Grenzen. Für den Schienengüterverkehr gibt es schlicht keinen Platz mehr. Daneben sprechen zusätzliche Betriebskosten immer mehr für die Strasse.

MEHR TRASSENGEBÜHREN

Holcim wünscht sich deshalb einen neutralen Infrastrukturanbieter, der die Trassen nicht nur nach technischen, sondern auch nach kommerziellen Gesichtspunkten vergibt. Ein Regionalzug bestehend aus einem Flirt mit 20 Passagieren zahlt wesentlich weniger Trassengebühren als ein Güterzug mit 800 Tonnen Gewicht. Trotzdem wird er bei



Bild: SBB Cargo

Ein Güterzug zahlt mehr Trassengebühren als ein Regionalzug.

der Trassenvergabe bevorzugt behandelt.

Die Verlagerungspolitik bezieht sich einzig auf den Alpenschutzartikel. Hier werden Milliarden an Infrastruktur und Betriebskosten (besonders Huckepackverkehr)

Fortsetzung auf Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

bezahlt, während effektive Vergünstigungen für den Binnenverkehr (Trassenpreise) von 20 Millionen Franken ab Januar 2008 gestrichen werden. So heisst es in der aktuellen Güterverkehrsvorlage: «Für den Güterverkehr in der Fläche gibt es keinen expliziten Verlagerungsauftrag (...). Und deshalb (...) der Verzicht auf finanzielle Förderung des Betriebes des Schienengüterverkehrs in der Fläche.»

TEURES SCHIENENNITZ

So bezahlt der Güterverkehr, weil nach Tonnenkilometern abgerechnet wird, wesentlich

mehr für den Zugang zum Schienennetz als der Personenverkehr. Dabei sind es vor allem auch die hohen Ansprüche des modernen Personenverkehrs, die das Schienennetz verteuern.

AUF DIE SCHIENE SETZEN

Dass Holcim trotzdem noch an den Schienengüterverkehr glaubt, beweist die Beschaffung von 80 modernen Zementbahnwagen. Diese sollen bis Mitte 2008 in Betrieb stehen. Sie weisen eine Nutzlast von 70 Tonnen auf. Auf Initiative der Holcim wurden diese Wagen zusammen mit den Firmen STAG Maienfeld und Josef Meyer Rheinfelden entwickelt. **Gerhard Bohli**

Auf der Erfolgsschiene

Der Altpapierexpress fährt am Zürichsee-Ufer.

Die Altpapiersammlung am linken Zürichsee-Ufer ist ein Erfolg: Im ersten Halbjahr hat die federführende Recyclingfirma M. F. Hügler AG zusammen mit der SBB Cargo und dem Zweckverband Horgen in sieben Zügen 4095 Tonnen Altpapier zusammengetragen. Das Jahressammelziel liegt bei rund 7000 Tonnen.

«Wir überlegen uns, das Modell auf andere Regionen auszudehnen», sagt Daniel Griesser von der M. F. Hügler AG. Die erste Sammlung mit dem Altpapier-Express erfolgte im Januar. Zuvor hatte die M. F. Hügler AG die Gemeinden und Transportunterneh-

men an einen Tisch gebracht, um den Nutzen eines monatlichen Sammelzuges für alle Beteiligten zu klären.

Für Gemeinden, die nicht in Bahnhofsnähe liegen, stellt die Firma ACTS Sammelcontainer zur Verfügung. Diese werden in den Gemeinden gefüllt, zum nächsten Bahnhof gefahren und dort auf die Bahn verladen. Die Zusammenarbeit aller Beteiligten ermöglicht es, ein für die Bahn hervorragendes Transportgut weiterhin umweltfreundlich zu transportieren und gewinnbringend zu verkaufen. **mgt**

Der Artikel ist zuerst im «Cargo Magazin» 3/07 erschienen.



FPW-0611-PB

MIT CISALPINO 25 MAL TÄGLICH NACH ITALIEN

- Zürich – Mailand
- Zürich – Florenz
- Zürich – Venedig
- Zürich – Genua/Livorno
- Zürich – Trieste
- Schaffhausen – Mailand
- Bellinzona – Mailand
- Basel/Luzern – Mailand
- Basel/Luzern – Venedig
- Basel/Bern – Mailand
- Genf – Mailand
- Genf – Venedig

Güter auf die Bahn – einfacher gesagt, als getan

Umladestellen für Güter müssen in der Nähe eines Rangierbahnhofs sein. Der Standort Limmattal ist deshalb für eine Umladestation geeignet. Das bringt zwar auf kürzeren Distanzen mehr Lastwagenverkehr, entlastet aber gesamthaft die Strasse.

Es ist eine altbekannte Tatsache, dass die Eisenbahn nicht vor jedes Haus fahren kann. Somit muss ein Teil der Reise auf der Strasse erfolgen und nicht zuletzt deshalb müssen sich Schiene und Strasse ergänzen. Alle sind sich auch einig: Güter gehören möglichst auf die Bahn. Irgendwo müssen sie aber auf Lastwagen umgeladen werden, um den Empfänger zu erreichen. Dieses Irgendwo kann überall sein, aber bitte nicht in meiner persönlichen Nähe ...

ZENTRALE UMLADESTELLE

Wichtig ist, dass möglichst viele Güter mit einer einzigen Eisenbahnkomposition über möglichst weite Strecken vom Start- zum Zielort transportiert werden. Nur so lässt sich ein zeitraubendes Umrangieren vermeiden. Aus diesem Grund ist es auch wichtig, eine zentrale Umladestelle für die Güter von der Schiene auf die Strasse einzurichten, diese Umladestelle muss in der Nähe eines Rangierbahnhofs liegen, denn auf diese Weise können die eintreffenden Züge aufgeteilt werden, ein Teil der Wagen werden umrangiert und fahren auf der Schiene zu ihrem Bestimmungsort weiter, der andere Teil wird auf Lastwagen umgeladen.

Der grösste Teil der Sendungen reist in Containern, welche in den Schiffen gestapelt und in den Häfen entweder auf Eisenbahn- oder Lastwagen umgeladen werden. Dank Globalisierung wachsen die Transportmengen und es wird bis 2015 mit einem Wachstum von 140 Prozent im Vergleich zum Jahr 2003 gerechnet – was im Importverkehr im Jahr 2015 1085 Sen-

dungen in Containern ergibt – im Exportverkehr sind es 1000 Sendungen und im Binnenverkehr deren 320. Es gilt, diese Sendungen für möglichst lange Distanzen auf die Schiene zu bringen.

GATEWAY LIMMATTAL

Die dazu nötige Umladestation war ursprünglich neben dem Rangierbahnhof Limmattal geplant gewesen. Dagegen erhob sich in der betroffenen Region verständlicherweise Opposition, muss doch das Limmattal bereits eine Autobahn, einen Rangierbahnhof und zudem Fluglärm ertragen. Andererseits musste ein Standort für einen effizienten Umlad gefunden werden. Hier bot sich der Rangierbahnhof Limmattal an, denn auf diese Weise können 80 Prozent der ankommenden Güter per Schiene an den nächsten Bestimmungsort gebracht werden. 20 Prozent der Sendungen werden auf Lastwagen umgeladen, was täglich 200 Lastwagenladungen bedeutet. Werden sie auf zehn Stunden Betriebsdauer umgelegt, muss pro Stunde und Richtung mit 20 Lastwagenfahrten gerechnet werden. Diese Zahl kann und darf nicht verniedlicht werden – allerdings ist zu bedenken, dass bei einer Lastwagenfahrt vom Seehafen in die Schweiz ein Vielfaches an Abgasen ausgestossen wird.

Die Einwände aus der Region wurden indes nicht gänzlich ignoriert. Sowohl der Kanton Zürich als auch die SBB führten für die Standortwahl eine Evaluation durch und prüften auch Standorte ausserhalb des Limmattals. Das Ergebnis zeigte aber, dass der Standort Limmattal wegen sei-



Bild: Kombiverkehr

Lastwagen dürfen die Bahn nicht in den Hintergrund drängen. Beim Güterverkehr müssen sich Schiene und Strasse ergänzen.

ner Nähe zum Rangierbahnhof die Anforderungen am besten erfüllt.

DER WEG IST FREI

In harten, aber fairen Verhandlungen wurde erreicht, dass der ursprünglich vorgesehene Standort, welcher Land ausserhalb des heutigen SBB-Areals beansprucht hätte, nochmals in Frage gestellt wurde. Anlässlich einer Medienkonferenz im August berichtete die Zürcher Regierungsratspräsidentin Rita Fuh-

rer, dass diese Bemühungen Früchte getragen haben und Gateway Limmattal weitgehend innerhalb des bestehenden Rangierbahnhofs realisiert werde. Die jetzt vorliegende Standortwahl von SBB Cargo wurde von der Regierungsratspräsidentin begrüsst.

Damit ist der Weg frei für ein Projekt, das zwar auf kleineren Distanzen mehr Lastwagenverkehr erzeugt, das aber bei der Gesamtdistanz Seehafen-Schweiz die Strasse entlastet und zu besserer Luft beiträgt.

Kurt Schreiber

Wie werden Fahrgäste informiert?

Das Ressort Dienstleistungen von Pro Bahn hat ein Arbeitspapier zur Fahrgastinformation in Zügen erarbeitet. Es wird den Bahnunternehmen vorgestellt und überreicht.

Fahrgäste werden in verschiedenen Transportmitteln unterschiedlich und mit wechselnden Technologien informiert. Es ist für die Fahrgäste schwierig, sich jeweils auf den neuen Informationsgehalt, die unterschiedliche Aufmachung und die wechselnde Platzierung einzustellen. Vor allem im Störfall werden die Informationen bemängelt. Pro Bahn Schweiz setzt sich dafür ein, dass dem Fahrgast innerhalb seiner Transportkette (von Haustüre zu Haustüre) jeweils dieselben Mindestinformationen gegeben werden, sowohl im Normal- als auch im Störfall.

Zwar optimieren die Transportunternehmen die Fahr-

gastinformation laufend und setzen teilweise komplett neue Technologien ein. Das Problem ist aber, dass jedes Unternehmen eigene Vorstellungen davon hat, wie Fahrgäste informiert werden sollen. Inzwischen hat auch der Verband öffentlicher Verkehr den Handlungsbedarf erkannt und ein gross angelegtes Projekt «Fahrgastinformation» gestartet. In diesem Projekt ist keine Kundenorganisation vertreten. Wir fordern, dass wir als Kundenorganisation in die Projektarbeit mitbezogen werden, damit wir frühzeitig die Anliegen der Benutzer und Benutzerinnen des öffentlichen Verkehrs einfließen lassen können.

Pro Bahn Schweiz hat die Vereinheitlichung der Fahrgastinformation als Schwerpunkt gesetzt. Das Ressort Dienstleistungen erhielt den Auftrag, einen Vorschlag zu erarbeiten. Die Ausarbeitung einer einheitlichen Fahrgastinformation über die gesamte Transportkette ist sehr aufwändig und komplex, weshalb wir uns vorerst entscheiden haben, die Priorität auf die Fahrgastinformation im Zug zu beschränken. An der letzten Planungskonferenz stellten wir unser Arbeitspapier vor. Dieses wird nun den Bahnunternehmen und verschiedenen Organisationen vorgestellt und abgegeben.

Karin Blättler



Foto: SBB

Einheitliche Informationen für Bahnkunden: Dafür setzt sich Pro Bahn ein.

Pro Bahn hat den neuen Fahrplan mitgestaltet

Viele Vorschläge des Ressorts Fahrplan sind in den neuen Fahrplan eingeflossen, für andere wird sich Pro Bahn weiterhin einsetzen. Etwa für ein besseres Abendangebot.

Der neue Fahrplan gilt ab 9. Dezember. Wesentlichste Änderung ist die vollständige Inbetriebnahme der Lötschberg-Basislinie. Die Fahrt von Bern nach Visp dauert noch knapp eine Stunde, der Fahrplan im Wallis wird auf den neuen Vollknoten Visp ausgerichtet. Es sind jedoch auch andere Neuerungen zu verzeichnen. Dank kürzeren Aufenthaltszeiten im Bahnhof Bern kann ein Vollknoten in Interlaken Ost mit guten Anschlüssen realisiert werden. Zwischen Zürich und Basel verkehren zusätzliche Nonstop-Züge.

Bereits im Mai hat das sogenannte Fahrplanverfahren stattgefunden. Zum Fahrplanelntwurf konnte Stellung genommen werden. Das Ressort Fahrplan von Pro Bahn hat un-

zählige Eingaben an die Kantone und die SBB eingereicht. Etliche Vorschläge wurden wohlwollend aufgenommen. So etwa zusätzliche IC-Züge auf der Linie von Zürich nach Chur am Abend, vereinheitlichte Abfahrten ab Basel Richtung Olten und bessere Anschlüsse im Wallis am Abend. Im Regionalverkehr konnte etwa eine bessere Verteilung der Züge über den Damm von Rapperswil nach Pfäffikon erreicht werden. Oder die TMR im Wallis fährt ein einheitlicheres Angebot nach Le Châtelard-Chamonix.

Einige Vorschläge von Pro Bahn werden nicht umgesetzt, weil in einem Jahr insbesondere am Gotthard und zwischen Basel und Zürich grosse Änderungen anstehen. Das Ressort

Fahrplan hat zudem die Verlängerung des Halbstundentaktes am Abend auf mehreren Linien gefordert. Etwa Lausanne–Montreux und Bern–Biel. Dies wird nicht um-

gesetzt. Wir meinen, dass die SBB einem hochwertigen Abendangebot auch für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs tagsüber zu wenig Bedeutung zumessen. Samuel Roos

Früher am Flughafen

Anlässlich der Regionalen Verkehrskonferenz Glattal verlangte Pro Bahn Schweiz, dass die Frühverbindung vom Glattal (Linie Rapperswil–Wallisellen) nach Zürich-Flughafen verbessert werde. Bisher war die frühest mögliche Ankunft im Flughafen um 5.56 Uhr. Dies reichte nicht, wenn bis 6 Uhr eingchecked werden musste oder für Arbeitsbeginn um 6 Uhr. Ab 9. Dezember kehrt nun ein Zug ab Oerlikon

um 5.42 Uhr mit Ankunft im Flughafen um 5.46 Uhr. Dadurch wird die bisherige Wartezeit in Oerlikon von 13 Minuten zu Gunsten einer früheren Ankunft im Flughafen auf 4 Minuten reduziert. Gleichzeitig entsteht eine Frühverbindung Richtung Wil–St. Gallen (an 6.53 Uhr). Somit haben die Bemühungen von Pro Bahn Schweiz wieder einmal einen wenn auch bescheidenen Erfolg erzielt. gb

Graubünden schliesst die Porta Alpina ab

Die Porta Alpina bleibt nur eine Vision. Graubünden verzichtet nach sieben Jahren Planung auf den Bau des Bahnhofs im Gotthard-Basistunnel und spricht von einem nicht verkraftbaren Risiko punkto Kosten und Rentabilität. Die Gotthardbergstrecke wird nun zur Alternative, um das Gotthard-Gebiet zu erschliessen.

In den Bereichen Technik, Finanzen und Betrieb sei die Grundlage für einen Erfolg nicht mehr gegeben. Deshalb hat der Kanton Graubünden das rund 50 Millionen Franken teure Projekt Porta Alpina aufgegeben. Die 15 Millionen Franken für die bereits ausgebrochenen Kavernen, die als Wartehallen dienen sollten, seien aber nicht umsonst gewesen. Die Regierung ging bei der Vision Porta Alpina stets davon aus, alle Vorteile der gleichzeitigen Erstellung des Basistunnels und der 800 Meter tief gelegenen Bahnstation nutzen zu können.

ZU GROSSES RISIKO

Durch den Entscheid des Bundesrates, erst im Jahre 2012 über eine allfällige Mitfinanzierung zu befinden, hätte der Kanton Graubünden bis 2009 die anstehenden Kosten

von rund 29 Millionen Franken vorfinanzieren müssen. Diese Alternative war jedoch für die Regierung nie ein Thema gewesen. Zudem sei der vom Bündner Stimmvolk im Februar 2006 bewilligte Kredit von 20 Millionen von der gleichzeitigen Beteiligung des Bundes abhängig gewesen.

ZU WENIG RENTABEL

Zu Beginn des Projektes war vom stündlichen Halten der Züge im unterirdischen Bahnhof die Rede. Später kristallisierte sich zusehends eine Minimalvariante heraus, weil man Kapazitätsengpässe im Basistunnel befürchtete. Das neue Konzept sah je drei Halte am Morgen und am Abend vor. Der Betreiber hätte diese Halte bei den SBB abgelten müssen. Bei jährlich 200 000 Benutzern der Porta Alpina wären dadurch zusätzlich Kos-

ten von rund 45 Franken pro Person entstanden. Dadurch wäre das Risiko für den Betreiber nicht tragbar gewesen. Auch Pro Bahn hatte in früheren Stellungnahmen zum Projekt dessen Rentabilität in Frage gestellt und nun offensichtlich Recht bekommen.

Nach Meinung der SBB erhöht der Verzicht auf die Porta Alpina die Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur in der Schweiz und im internationalen Gütertransport durch die Alpen. Die Spitze der SBB stand auch im Vorfeld dem Projekt Porta Alpina eher zurückhaltend gegenüber.

BERGSTRECKE FÖRDERN

Der Entscheid zum Verzicht auf die Porta Alpina stärkt im Gegenzug die Bemühungen zum Erhalt der Gotthard-Bergstrecke nach der Eröffnung des Basistunnels. Die An-

bindung der aufstrebenden Region Andermatt an die Matterhorn-Gotthard-Bahn via Göschenen steht nun nicht mehr in Konkurrenz zur Porta Alpina (siehe InfoForum 2/07).

RHÄTISCHE BAHN STÄRKEN

Wir hoffen, dass der Kanton Graubünden die nun nicht für die Porta benötigten Mittel in das grossartige Netz der Rhätischen Bahn und in jenen Streckenteil der Matterhorn-Gotthard-Bahn investiert, der in Graubünden liegt. Mit einem attraktiven Angebot über den Oberalppass mit wintersicherem Ausbau könnten das Urserental, die Surselva und die Leventina für Touristen verbunden werden. Auch eine Erweiterung des Busangebotes über den Lukmanierpass liesse das Bündner-Oberland und das Tessin näher zusammenrücken.

Hans Schärer

Aufwärts mit der Bergstrecke

Gute Nachrichten anlässlich des Gotthard-Jubiläums: Auch die SBB-Spitze hat sich bei dieser Gelegenheit in Biasca gegenüber der Lokalpresse dahingehend geäussert, dass die Gotthard-Bergstrecke erhalten werden soll – dies im Gegensatz zu früheren Verlautbarungen.

Damit wird die von Pro Bahn geäusserte Meinung bestätigt – gerne geben wir diese gute Nachricht weiter und rechnen damit, dass die Gotthard-Bergstrecke doppelspurig erhalten bleibt, denn sie wird weiterhin eine wichtige Funktion erfüllen. ks

Baustart in Zürich

Im InfoForum 3/07 ist das Vorhaben des Zürcher Durchgangsbahnhofs bereits vorgestellt worden. Am 20. September wurden die Bauarbeiten für die Durchmesserlinie Altstetten–Zürich HB–Oerlikon offiziell eingeleitet.

Die 9,6 Kilometer lange Durchmesserlinie bildet einen zentralen Teil der West-Ost-Achse des nationalen Schienenverkehrs. Ab 2013 ermöglicht sie neue Angebotskonzepte im S-Bahn- und Fernverkehr. «Zürich ist für die SBB ein bedeutender Knoten. Werden die Kapazitäten hier ausgebaut, so profitiert nicht nur die Region Zürich, son-

dern die ganze Schweiz», erklärt SBB-CEO Andreas Meyer. Die Durchmesserlinie soll in zwei Etappen in Betrieb genommen werden: 2013 wird der Bahnhof Löwenstrasse mit der Verbindung bis Oerlikon fertig sein, was den S-Bahnverkehr verbessern wird, und 2015 soll die Verbindung Zürich HB–Altstetten für den Fernverkehr geöffnet werden.

Kurt Schreiber

Weitere Infos: www.durchmesserlinie.ch. Eine Ausstellung im Hauptbahnhof (Halle Sihlquai beim Abgang Gleis 18) vermittelt weitere Einzelheiten. Öffnungszeiten: Mi bis Fr 14 bis 20 Uhr, Sa 11 bis 17 Uhr.



SBB-CEO Andreas Meyer, Regierungsratspräsidentin Rita Fuhrer und Stadtrat Martin Waser (v.l.) griffen zum Spaten.

BLS: Guillelmon folgt auf Tromp



Foto: BLS

Bernard Guillelmon

Bernard Guillelmon übernimmt im Juli 2008 von Mathias Tromp die Führung der BLS. Guillelmon ist zurzeit bei den SBB als Leiter des Geschäftsbereichs Betriebsführung und stellvertretender

Leiter der Division Infrastruktur tätig. Der 41-jährige Ingenieur in Mikrotechnik ist zweisprachig und wohnt in Bern. Pro Bahn wünscht Bernard Guillelmon einen guten Start und freut sich auf eine konstruktive Zusammenarbeit. pbs

Halbstündliche S-Bahn für alle

Im Kanton Zürich kommt es dank einer Initiative zur Abstimmung.

Die Unterschriften für die kantonale Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» sind eingereicht worden. Die Initiative fordert die Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr im Kanton Zürich wie folgt: «Die Grundversorgung auf dem regionalen Bahnnetz (S-Bahn) umfasst mindestens ein halbstündliches Angebot im Bahnbetrieb für alle im kantonalen Richtplan <Verkehr> aufgeführten Stationen und Haltestellen.»

Erfahrungen zeigen, dass als Folge einer besseren Bedienung die Attraktivität einer Strecke und dadurch die Passa-

gierfrequenzen stark steigen. Die Initiative setzt ein Zeichen für eine sinnvolle Weiterentwicklung der S-Bahn und gibt positive Signale für eine ökologische wie auch wirtschaftliche Entwicklung von Regionen.

In Konkurrenz zu bestehenden Bahnstrecken verlaufende Buslinien senken die Rentabilität der Bahn und bedrohen ihre Existenz. So wurde etwa die S 43 (Rüti-Wald) durch einen Bus ersetzt. Die scheinbar tieferen Kosten basieren auf unterschiedlichen Berechnungsmassstäben, die an Bahn und Bus bezüglich Sicherheit und Kostenwahrheit

gelegt werden, und sind unhaltbar. Busse dürfen nicht gut funktionierende Bahnlinien ersetzen, sondern müssen vernetzt dazu die Feinverteilung übernehmen.

Pro Bahn Sektion Zürich hat das Zustandekommen der Initiative finanziell und durch Mitarbeit beim Unterschriftensammeln unterstützt. An der Abstimmung wird sich weisen, wie weit die Solidarität der Bürgerinnen und Bürger zwischen den Regionen, welche bereits viertel- oder halbstündliches, und jenen, welche nur ein stündliches S-Bahnangebot haben, spielt.

Peter Schwarzenbach



**PROJEKTMANAGEMENT
SICHERHEITSTECHNIK
BAUMANAGEMENT**

BAHNTECHNIK
LOGISTIK/BERATUNG
TOTALUNTERNEHMUNG



Implenia Bau AG, Bahnhofstrasse 24, 5001 Aarau, Schweiz
Tel. +41 62 832 05 60, Fax +41 62 832 05 61



Implenia®

www.implenia-bau.com

Die steilste automatische Metro der Welt

In einem Jahr wird in Lausanne die hundert Jahre alte Metrostrecke m2 durch eine längere, voll automatisierte Strecke ersetzt. Ein Augenschein vor Ort.

Im September 2008 nimmt Lausanne die kleinste vollautomatische Metro der Welt in Betrieb. Eine Delegation der Sektion Espace Mittelland liess sich anlässlich eines Medientages im Februar den Stand der Bauarbeiten zeigen.

In der bei Venes gelegenen Werkstatt- und Depothalle war die Einfahrt eines neuen Fahrzeugs zu beobachten. Die 15 zweigliedrigen Fahrzeuge werden von der Firma Alstom geliefert und ähneln den MP-89 Modellen, welche bei der Pariser Métro zum Einsatz kommen. Ein Wagen ist 15,34 Meter lang und 2,45 Meter breit, 56 Sitz- und 194 Stehplätze sind darin vorgesehen.

MAXIMAL TEMPO 60

Angetrieben wird die Pneu-bahn durch 750 Volt Gleichstrom, ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 Kilometer pro Stunde. Gefahren wird auf einem abgefrästen H-Profil, das als Fahrbahn dient, beidseits daneben befindet sich ein Hohlprofil, das mit seitlichen Rädern das Fahrzeug in der Spur hält und zugleich als Stromschiene dient. Wenige Zentimeter neben dem H-Profil liegt das Schienenprofil, das nur als Notführung am Spurkanz dient und bei den Weichen zum Wechseln der Fahr-



Tunnelstrecke Bessières (ganz oben); die Fahrzeuge von Alstom; die Haltestelle Croisette; ein Drehgestell und die Innenansicht der Metro (im Uhrzeigersinn).

Foto: Aldo Hänni, Hans Rothen

spur benötigt wird. Das Drehgestell ist sehr anspruchsvoll und besteht aus dem Drehkranz mit Luftfederung sowie den Lastwagen-Achsen von

Renault, die je an den Aussenenden mit einem Stahlspurkanzrad und einem dicken Gummipneu bestückt sind. Gebremst wird mit Bremsklötzen,

die auf das Stahlrad wirken, sowie einer zusätzlichen Magnetschienen-Bremse. Drehgestell und Fahrzeug sind so ausgelegt, dass Steigungen bis zu 12 Prozent bewältigt werden können. Von einer klassischen Eisenbahn kann also nicht mehr die Rede sein.

338 HÖHENMETER

Die unterirdische Endhaltestelle in Les Croisettes wirkt steril und eingeschlossen, weil sich bei den vorgegebenen Haltepunkten entlang den Perronkanten Glaswehungen mit Schiebetüren befinden.

Die Geleise beeindruckten durch ihren geschwungenen Verlauf mit Kurvenradien von 80 Metern und achterbahnmässigen Gefällsbrüchen. Vom Anfangspunkt in Ouchy bis zum Endpunkt in Les Croisettes sind 338 Höhenmeter auf einer Länge von nur sechs Kilometern zu bewältigen. Mit einigen Ausnahmen sind die Tiefbauten im September fertig erstellt worden. Der Einbau der technischen Ausrüstung war im vollen Gange. Inzwischen sind die Infrastrukturbauten abgeschlossen, es stehen Testfahrten an, die bis Mitte 2008 durchgeführt werden.

Aldo Hänni und Hans Rothen
Weitere Infos unter: www.t-l.ch/m2

Zürich: Früh übt sich . . .

Dieses Sprichwort gilt auch für die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel. Im Kanton Zürich bieten lokale und regionale Organisationen mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) Ferienpässe für Kinder an. Diesen Sommer schuf der ZVV zusätzlich ein eigenes An-

gebot: den ZVV-SommerPass. Für 20 Franken konnten die Kinder fünf Wochen lang unbeschränkt im ZVV-Netz fahren. Insgesamt wurden 18 000 Pässe verkauft. Eine gute Aktion, die es verdient, auch in andern Kantonen nachgeahmt zu werden. **KS**

Luzern: Geglückte Tauschaktion

Den Pendlern von und um Luzern wurde im Juli und August das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr leicht gemacht. Sie konnten für zehn Franken ihren Führerschein gegen einen Monats-Passepartout im Wert von 61 Franken eintauschen. Besitzer eines Jahres-

Passepartouts oder GA erhielten einen Railbon im Wert von 30 Franken. Pro Bahn Sektion Zentralschweiz begrüsst diese Aktion Stop.Ozon von der Regionalkonferenz Umweltschutz und wünscht, dass das Angebot ausgebaut und erweitert wird. **Marcel Homberger**

Schwimmende Bahnsteige in Ziegelbrücke

Der Bahnhof Ziegelbrücke erstrahlt im neuen Glanz. Für den Unterbau der Perronanlagen wurde ein neues, leichtes Material verwendet. Dank dessen Leichtigkeit schwimmen die Bahnsteige.

Seit dem Umbau des Bahnhofs Ziegelbrücke sind die Publikumsanlagen hell und behindertengerecht gestaltet. Ein neuer Bushof wurde erstellt und ein modernes Informationssystem installiert. Die erste Knacknuss trat allerdings schon bei der Planung auf. Der Boden unter dem Bahnhof wurde geprägt vom Rhein- und Linthgletscher und ist sehr weich. So weich, dass sich die Perronanlagen im östlichen Teil über die Jahre absenkten. Für den Unterbau wurde deshalb ein neues Material namens Misapor verwendet. Es ist leicht, verrottet nicht, ist alterungsbeständig und wird aus geschäumtem Altglas hergestellt. Dank seiner Leichtigkeit schwimmen die Bahnsteige auf dem lockeren Boden.

UNTER WASSER

Vor dem geplanten Baustart haben Überschwemmungen den Bahnhof überflutet und

lahmgelegt. Der Baustart musste verschoben werden.

Der Bahnhof Ziegelbrücke ist einer der ersten Bahnhöfe, der mit behindertengerechten taktilen Sicherheitslinienseiten ausgestattet ist, er gilt als Modell für weitere Umbauten. Die Perrons wurden auf 0,55 Meter erhöht, die Dächer saniert und fünf neue Rampen erstellt. Auch die Perrons des neuen Bushofes verfügen über die richtige Höhe, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Die Kosten betragen 10,3 Millionen Franken, daran beteiligten sich die Kantone St. Gallen und Glarus sowie die Gemeinden Schänis, Weesen, Amden und Niederurnen mit insgesamt 900 000 Franken. Der Bahnhof Ziegelbrücke liegt im Kanton St. Gallen. Eine politische Gemeinde Ziegelbrücke gibt es nicht, das gleichnamige kleine Dorf gehört zu Niederurnen im Kanton Glarus.

Als Start- und Zielbahnhof hat der modern geplante

Landbahnhof Ziegelbrücke mit seinen sechs 400 Meter langen Perronkanten ein bescheidenes Potenzial, jedoch ist er als Knoten- und Umsteigebahnhof von sehr hoher Bedeutung.

IN DIE ZUKUNFT

Wie anlässlich der Pressekonferenz zum Abschluss der Bauarbeiten zu erfahren war, wird diese Bedeutung weiter-

hin zu nehmen. So fährt durch den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember die S2 von Montag bis Freitag im Halbstundentakt nach Ziegelbrücke. Weitere Verbesserungen sind in Planung. Wichtigste Voraussetzung ist allerdings, dass die SBB die Projektierung der erforderlichen Infrastrukturarbeiten vorantreiben und auch eine Lösung der Finanzierungsfrage gefunden werden kann.

Hans Schärer



Bild: Hans Schärer

Der Bahnhof Ziegelbrücke soll noch weiter an Bedeutung gewinnen.

Die Rhätische Bahn saniert den Tasnatunnel

Für 17 Millionen Franken wird der drittlängste Tunnel der RhB wieder in Schwung gebracht.

Mit der Inbetriebnahme der Vereinalinie im Jahre 1999 haben die Unterengadiner Linie sowie natürlich die Strecke Sagliains–Scuol-Tarasp eine bedeutende Aufwertung erfahren. Auf diesem Streckenabschnitt wird der Tasnatunnel durchfahren, der mit 2,3 Kilometern drittlängster Tunnel des gesamten Streckennetzes der Rhätischen Bahn (RhB). Nur vom Vereina- (19 Kilometer) und vom Albulatunnel (5,9 Kilometer) wird der Tasnatunnel längenmässig übertroffen.

Der heutige Zustand des Tunnels erfordert sehr komplexe Sanierungsarbeiten, die Geländeverschiebungen auf der Seite Ardez verursachten grosse Schäden. Teilweise muss das Tunnelgewölbe ganz abgebrochen und der Tunnelquerschnitt vergrössert werden. Die Sanierungskosten betragen 17 Millionen Franken.

Die Bauarbeiten werden etappiert und auf drei Jahre verteilt. Insbesondere für die Spät- und Frühzüge müssen dabei Busersatzdienste zwischen Scuol-Tarasp und Ardez

angeboten werden, da in den nächtlichen Betriebspausen Umbauten am Gewölbe erfolgen. Gemäss Planung ist im Frühjahr 2010 während sechs Wochen eine Totalsperre angesagt. Busersatzdienste für die Reisenden und Ersatz für den Güterverkehr sind während dieser Zeit angesagt. Während der Totalsperre erfolgt ein Umbau der Gleisanlagen des Bahnhofs Scuol-Tarasp und die Gemeinde Scuol plant in der gleichen Zeit eine Grossevision ihres Erlebnisbades.

Edith Dutler

Buchs: Ende gut, alles gut

Der Tarifverbund Ostwind führt ab 9. Dezember wieder die Lokalzone in Buchs ein. Dank guter Zusammenarbeit mit der Gemeinde Buchs und dem Tarifverbund könne dies früher geschehen, als ursprünglich angenommen, teilt die Bus Ostschweiz AG mit. Die Ostwind-Abonnemente und das GA waren trotz Aufhebung der Lokalzone 39 im Tarifverbund gültig geblieben. Mit der Wiedereinführung der Lokalzone nehmen die Turbulenzen rund um den Ortsbus Buchs ein Ende.

pbs



Bild: SBB

Basel erhält achten Perron

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Basel SBB für Bahn 2000, 1. Etappe wurde erstmals über einen zusätzlichen Perron 8 diskutiert. Der Bau wurde aufgeschoben. Mit Aufnahme in die Leistungsvereinbarung SBB – Bund 2007–2010 kann das Vorhaben nun doch, und zwar bis zur Euro 2008, realisiert werden. Der neue Perron liegt südlich vom Perron 7, er erschliesst die neuen Gleise 16 und 17. Die Kosten betragen rund 12 Millionen Franken. **wr**

SBB bauen Funknetz

Die SBB ersetzen derzeit auf den Hauptstrecken für 431 Millionen Franken ihre alten Funknetze durch das digitale Funksystem GSM-R. GSM-R ermöglicht der Zugsicherung, in den Führerstand zu telefonieren, und sorgt damit für mehr Sicherheit und Informationen. In Verbindung mit dem Europa Train Control System (ETCS) soll GSM-R untereinander inkompatible, nationale Systeme ablösen und so den grenzüberschreitenden Verkehr vereinfachen. Bis 2010 soll das neue System auf den Hauptstrecken installiert sein. **HS**

Basel: Tram 8 nach Weil am Rhein

Für 104 Millionen Franken soll die Basler Tramlinie 8 verlängert werden. Das Projekt hat auch städtebauliche Verbesserungen zur Folge.

Die letzte Erweiterung des Basler Tramnetzes über die Stadtgrenze hinaus liegt über 70 Jahre zurück. Leider wurden vor knapp fünfzig Jahren die Tramlinien nach St. Louis und Hüningen im Elsass und jene nach Lörrach eingestellt und abgebaut. Nun soll Tram 8 von Kleinhüningen (Rheinhafen) zur Stadt Weil am Rhein (Landkreis Lörrach, 30 000 Einwohner) verlängert werden.

Die Verlängerung der Tramlinie 8 führt ab jetzigem Endpunkt entlang der Kleinhüninger Anlage zum Grenzübergang. Die Hiltalingerbrücken über das Hafenbecken II müssen ersetzt werden. Die geplante Strecke biegt beim Rheincenter in die Hauptstrasse von Weil Friedlingen ein und führt unter der Autobahnbrücke hindurch zum Bahnhof Weil am Rhein. An der Endhaltestelle gibt es direkte Abgänge zu den Bahnsteigen der Regio-S-Bahn Basel, ähnlich der Trambrücke beim Hauptbahnhof in Freiburg im Breisgau. Die Inbetriebnahme des neuen Trams ist für das Jahr 2012 geplant.



Bild: WSD Basel-Stadt

Fotomontage: Tram 8 beim Rheincenter in Weil Friedlingen in Fahrt Richtung Basel.

Eine weitere Verlängerung der Tramlinie bleibt möglich.

104 MILLIONEN FRANKEN

Die Gesamtkosten für die Strecke von Kleinhüningen bis Weil am Rhein Bahnhof betragen rund 104 Millionen Franken. Darin enthalten ist weit mehr als nur die Erstellung der Traminfrastruktur, das Projekt bringt auch städtebauliche Verbesserungen.

Die Planung geschieht unter grossem Zeitdruck, denn bis Ende 2008 müssen die Bauarbeiten beginnen, sonst ent-

fallen die Beiträge der Eidgenossenschaft. Das Vorhaben verlangt grosse Koordination und komplexe Verhandlungen zur Finanzierung. Beteiligt sind der Bund, das Land Baden-Württemberg, der Kanton Basel-Stadt und die Stadt Weil am Rhein. Federführung und Koordination liegen beim Wirtschafts- und Sozialdepartement (WSD) des Kantons Basel-Stadt. Alle Partner sind enorm gefordert, um das Projekt realisieren zu können, es ist von grosser regionaler Bedeutung und hätte eine starke Signalwirkung. **Willi Rehmann**

Neue Station zwischen Basel und Riehen

Der Bahnhof Riehen wird um- und zwischen Basel und Riehen die neue Station Niederholz aufgebaut.

Anlässlich der Delegiertenversammlung 2007 von Pro Bahn Schweiz wurde in Riehen über die Regio-S-Bahn Basel und deren Ausbaupläne informiert. Gleichentags konnte der Bahnhof Riehen in seinem beklagenswerten Zustand vor dem Umbau besichtigt werden. Die Ausführung der beiden Bauprojekte musste wegen der Baukostenteuerung aufgeschoben werden,

es waren Zusatzkredite zu bewilligen. Inzwischen sind die Vorhaben aufgegleist, der Bahnhof Riehen wird bis Ende 2007 umgebaut. Bei der völlig neuen Station Niederholz, auf halbem Weg zwischen Basel und Riehen, sollen die Bauarbeiten im Dezember 2008 fertig gestellt sein. Alleine hier sind Mehrkosten von über einer Million Franken zu verzeichnen. Die Wiesentalbahn,

S 6 der Regio-S-Bahn Basel, verzeichnet nach grossen Investitionen und mit den beliebten Flirt-Fahrzeugen eine starke Zunahme der Reisenden. Es bleibt zu erwarten, dass nach den Um- und Neubauten diese Linie vermehrt auch bei der Riehener Bevölkerung ankommt und dass die Wiesentalbahn erstmals in ihrer Geschichte der Gemeinde auch wirklich nützt. **wr**

SJ fährt wieder in den Norden

Die mit der Privatisierung prognostizierte Qualitätssteigerung fand nicht statt. Nun fährt die SJ wieder nach Narvik.

Eine der längsten und beliebtesten Eisenbahnverbindungen, die Strecke von Göteborg respektive Stockholm in Schweden nach Narvik in Norwegen, erhält ab dem Sommer 2008 einen neuen Betreiber. Die SJ AB hat die jüngste Ausschreibung gewonnen und wird in den nächsten fünf Jahren auf dieser Strecke verkehren.

In der Vergangenheit wurde die Verbindung vom schwedischen Staat zuerst an das Eisenbahnunternehmen Tågkompaniet übergeben, die anschliessende Ausschreibung gewann der Betreiber

Connex, heute umbenannt in Veolia.

Als regelmässiger Reisender musste ich in den letzten zehn Jahren immer wieder feststellen, dass die Qualität betreffend Rollmaterial, Service und Fahrplanstabilität nicht befriedigte. Die mit der Privatisierung prognostizierte Qualitätssteigerung für den Reisenden fand einfach nicht statt.

Den Betreibern Tågkompaniet und Veolia kann ich nur empfehlen, sich in Zukunft auf den Vieh- und Gütertransport zu konzentrieren.

Edwin Dutler

Neuer und einheitlicher Auftritt bei City Night Line

Die Deutsche Bahn vereinigt ihr Nachtreiseangebot.

Auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember führt die Deutsche Bahn ihr gesamtes Nachtreiseangebot der bisherigen Marken DB Nachtzug, City-NightLine und UrlaubsExpress unter dem neuen (alten) Namen City Night Line zusammen. Das Nachtzug-Angebot solle erstmals aus einem Guss präsentiert und den Reisenden auf allen Strecken ein Service auf gleich hohem Niveau geboten werden, erklärte der Geschäftsführer der DB-Tochter, Heinrich Beckmann, an einer Medienorientierung

Zwar bleibt der Sitz der Gesellschaft in Zürich, doch das äussere Erscheinungsbild der Wagen ändert. Wie es bei Reorganisationen heute üblich ist, wird das optische Design sofort angepasst. Die dunkelblauen Wagen mit dem gelben Halbmond verschwinden nach und nach und werden durch das heute in Deutschland übliche Fernverkehrsrotweiss ersetzt.

NEU FÜR DIE SCHWEIZ

Für die Kunden aus und nach der Schweiz ergeben sich folgende Änderungen: Der bisher als Sommerangebot verkehrende Zug von Basel nach Kopenhagen verkehrt neu das ganze Jahr ohne Unterbruch. Basel erhält eine zusätzliche neue Verbindung, und zwar nach Prag mit dem Laufweg Frankfurt-Fulda-Dresden. An den Wintersamstagen von Weihnachten bis Ende März werden die Verbindungen von Hamburg und Amsterdam bis Brig verlängert, und zwar auf der alten Lötschberglinie. Leider wird die Verbindung von Basel nach Binz auf der Insel Rügen ersatzlos gestrichen.

Die Belegung der Wagen von Basel war zwar überdurchschnittlich, doch in dem in Deutschland verkehrenden Stammzug war die Nachfrage ungenügend.

29 VERBINDUNGEN

Insgesamt werden auf den City-Night-Line-Zügen 29 Verbindungen in 9 Länder angeboten. Die Buchung einer durchgehenden Reisekette in Kombination mit dem Tageslinienverkehr ist online möglich. Grenzüberschreitend können dabei Globalpreise oder auch nur Aufpreise gebucht werden. Bei der Benützung von Deluxe-Abteilen mit Dusche und WC werden Fahrausweise in 1. Klasse verlangt, für alle anderen Kategorien (auch Economy Single) genügt ein Billett in 2. Klasse.

Einzelne Schlafwagenbetten können Alleinreisende nicht mehr buchen, aus Komfortgründen können nur noch ganze Abteile gebucht werden. Diese Regelung wurde letztes Jahr auch in Skandinavien eingeführt, insbesondere jüngere Interrail-Reisende bevorzugten die Möglichkeit einer Einzelbettbuchung mit einem fremden Reiseteilnehmer.

Aus Schweizer Sicht wäre unserer Meinung nach zu prüfen, ob dem bestehenden Nachtzug München-Paris nicht auch Kurswagen aus Zürich beigelegt werden könnten, welche in Karlsruhe umgehängt würden. Eine Ankunft in Paris vor morgens sieben Uhr wäre trotz der TGV-Schnellverbindung eine Alternative. City Night Line hat unsere Anregung entgegengenommen.

Edwin Dutler



Historic
GÖNNER

Damit Bahngeschichte haften bleibt!

Helfen Sie mit und werden Sie Gönner.

www.sbbhistoric.ch

Gönnerverein
SBB Historic
Bollwerk 12
CH-3000 Bern 65

Telefon +41 (0)51 220 91 15
goenner@sbbhistoric.ch
www.sbbhistoric.ch

Firmen und Gönner

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

gs graphic-studio gmbh
network publishing



SOB SÜDOSTBAHN



125 Jahre Gotthardbahn – das Jubiläum

Am Wochenende vom 8./9. September 2007 feierten die Besucher des Publikumsanlasses das 125. Jubiläum der Gotthard-Bahn. Unter dem Motto Pionierleistungen und Dienstleistungen in Erstfeld und Emotionen und Innovationen in Biasca wurden den Besucherinnen und Besuchern unzählige Highlights geboten. So zeigte eine interaktive Erlebnisausstellung die Geschichte und die Zukunft der Gotthard-Bahn, berühmte Loks der Gotthard-Bahn-Linie konnten bestaunt werden und entlang der Strecke Erstfeld-Biasca warteten Attraktionen, etwa verhüllte Bahninfrastrukturen und Ikonen des Gotthards, wie die Kirche von Wassen.

Die Sektion von Pro Bahn Zentralschweiz war ebenfalls

mit einem Standauftritt in Erstfeld vertreten. Ziel war es, Pro Bahn einem breiten Publikum vorzustellen, was uns in den unzähligen Gesprächen sicher auch gelungen ist.

Die Furka-Dampfbahn, das Tigerli-Festival sowie der Zweckverband des öffentlichen Verkehrs in Luzern haben unsere Standaktion spontan unterstützt. Die gesponserten Freibillette haben wir an beiden Tagen verlost. Allen Sponsoren ein ganz herzliches Dankeschön.

Der Hauptpreis, ein SBB-Halbtax-Abo für ein Jahr, ging nach Italien an Herrn Armando Romagnoli in Mongrando. Herr Romagnoli ist schon stolzer Besitzer eines Halbtax und wird es dank unserem Preis sicher wieder erneuern.

Karin Blättler, Sektion Zentralschweiz



Bilder: Marcel Homberger



Die Sektion Zentralschweiz beim Gotthard-Jubiläum in Erstfeld.

Versammlung Sektion Ostschweiz

Die nächste Mitgliederversammlung findet am Samstag, 17. Mai 2008 in Buchs statt. Wir sind am Morgen bei den SBB zu Gast und besichtigen den grössten Rangierbahnhof der Ostschweiz. Am Morgen hat der Güterverkehr Priorität. Nach dem Mittagessen wenden wir uns den statutarischen Geschäften zu und anschliessend stellt Hans Dietrich Koch die Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee vor. Hauptthe-

ma wird die internationale Bodensee-S-Bahn sein. Mehr Informationen zum Projekt im Internet unter <http://www.bodensee-s-bahn.org/>. Ziel wäre es, diese S-Bahn bis zur IGA 2017 (internationale Gartenbauausstellung) in Betrieb zu nehmen. Wir bitten unsere Mitglieder, den Termin im Mai 08 zu reservieren. Eine Einladung erfolgt per Post. Der Vorstand freut sich jetzt schon auf eine grosse Präsenz. HS

GV der Sektion Zürich

Die Generalversammlung 2008 der Sektion Zürich findet am Mittwoch, 5. März in Zürich im Trammuseum Burgwies statt. Die näheren Angaben folgen in der persönlichen Einladung, die rechtzeitig an die Mitglieder versandt wird. gb

Ihre Meinung

Hat Sie etwas gefreut, geärgert? Schreiben Sie uns einen Leserbrief an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich. pbs

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3834, 4002 Basel

OSTSCHWEIZ

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

TESSIN

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

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



Wir lassen Sie nicht einfach sitzen.



Wir schenken Ihnen einen 10-Fr.-Reiseutschein 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 2007 am meisten Mitglieder werben, erhalten **zusätzlich** eine SBB-Tageskarte (1. Klasse)!

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

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

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

E-Mail: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

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