

19,1 Milliarden und diverse Abstriche für die Neat

Obwohl das Parlament den Neat-Kredit erhöht hat, ist darin der vom Volk bewilligte Zimmerberg-II-Tunnel nicht mehr eingeplant.

Das Parlament hat den Neat-Kredit um 3,5 Milliarden Franken erhöht und den Gesamtkredit von 19,1 Milliarden genehmigt. Der Kredit wurde vom Nationalrat in der Herbstsession prioritär behandelt, da sonst erhebliche planerische und bauliche Verzögerungen gedroht hätten, insbesondere bei der Vergabe des grossen Loses für den Bau des Ceneri-Basistunnels.

Obschon der Neat-Kredit erhöht wurde, sind im neuen Bundesbeschluss zwei Projekte nicht mehr enthalten, welche vom Volk 1998 bewilligt wurden. Weil sich die Kosten für die Alpendurchstiche derart erhöht haben, hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgeschlagen, den Zimmerberg-Basistunnel sowie den Hirzeltunnel zu streichen und den Zimmerberg-Basistunnel in das geplante Projekt ZEB II (siehe Infothek Seite 3) zu ver-

schieben. Bei der Vernehmlassung im letzten Jahr war die Haltung von Pro Bahn Schweiz klar, wie die Antwort an das BAV zeigt: «Mit der Streichung des Zimmerberg-Basistunnels im Alpentransitbeschluss sind wir nicht einverstanden, denn mit dem Wegfall des Hirzeltunnels entfällt der direkte Anschluss Ostschweiz Richtung Süden. Der Zimmerberg-II-Tunnel ermöglicht dank dem Ausbau der Strecke Zürich–St. Gallen wenigstens eine teilweise Kompensation.»

FINANZIELLE GRÜNDE

Das Parlament hat es leider anders gesehen. Es wurde vorwiegend aus finanzpolitischen Gründen für die Streichung des Zimmerberg-II-Tunnels aus der Vorlage argumentiert und es wurde auch noch erwähnt, der Tunnel

würde für den Güterverkehr nicht benötigt und der Neat-Kredit wäre eigentlich eine Güterverkehrsvorlage!

NICHT VOR 2030

Nun ist also der Zimmerberg-II-Tunnel in den ZEB-II-Projekten, mit welchen gemäss BAV-Direktor Max Friedli frühestens im Jahre 2015 begonnen werden kann. Die Kosten dieser Vorlage können bis zu 15 Milliarden Franken betragen. Der Zimmerberg-II-Tunnel werde in der ZEB-II-Vorlage jedoch einer Sonderbetrachtung unterzogen, weil er vom Volk im Alpentransitbeschluss legitimiert worden sei. Die Mehrheit des Parlamentes war auch der Meinung, dass die Realisierungschancen für den Tunnel in der ZEB-II-Vorlage höher wären, auch wenn er aus finanziellen Gründen wohl nicht vor dem

Jahre 2030 gebaut sei. Auf Geheiss des Parlamentes wird das BAV zusätzlich auch noch private Finanzierungsmodelle vorschlagen müssen.

Edwin Dutler

Inhalt

Thema: Neat

19 Milliarden und diverse Abstriche; Kein Licht in Sicht **1 + 3**

Aktuell

Pro Bahn kritisiert das Fahrplanverfahren **4**

Den Ausbau des ÖV finanzieren – aber wie? **5**

Der Erfolg macht der Zürcher S-Bahn zu schaffen **9**

Hintergrund

Reden ist Gold und Schweigen ist Silber **11**

International

Deutsche Bahn plante Zuschlag für Schalterkauf **15**

InnoTrans Berlin 2008 **16**

Impressum

Kontakte Pro Bahn Schweiz .. **2/19**



Bild: pbs

Editorial

Bei meinen Kontakten mit ausländischen Schwesterorganisationen wird die Schweiz immer wieder als Vorbild beim öffentlichen Verkehr gelobt. In der Zeit der fortschreitenden Privatisierung wird dabei auch immer wieder auf unser

demokratisches Fahrplanverfahren hingewiesen. Solche Instrumente fehlen im Ausland zum grössten Teil, die privatisierten Bahnen wollen ihre Fahrpläne kurzfristig der Nachfrage anpassen, langfristiges Denken auch nur für ein Jahr ist passé. Tatsächlich haben wir in der Schweiz im Internet unter «www.fahrplanentwurf.ch» jeweils ein halbes Jahr vor Inkrafttreten eines neuen Fahrplans eine Vorschau. Die Qualität und Vollständigkeit dieses Fahrplanentwurfs und die Koordination zwischen den beteiligten Stellen sind heute jedoch derart miserabel, dass dringendst inhaltliche, zeitliche und ablauftechnische Verbesserungen geschaffen werden müssen. In dieser unvollständigen Form nützt der Fahrplanentwurf niemandem. Das Bundesamt für Verkehr ist gefordert, dafür zu sorgen, dass ein Stück Schweizer Qualität erhalten bleibt. Oder wird dies im Zuge der Privatisierung und Liberalisierung auch noch abgeschafft? Die Dummen wären wieder einmal die Kunden des öffentlichen Verkehrs. Dies werden wir jedoch mit allen Mitteln verhindern.

Edwin Dutler, Präsident

«Die Qualität des Fahrplanentwurfs ist miserabel.»

Les représentants d'organisations sœurs à l'étranger font toujours des éloges à la Suisse pour ses transports publics exemplaires. Dans le contexte actuel de privatisation progressive, notre système démocratique de planification des horaires est particulièrement admiré. Un tel système est pour ainsi dire inexistant à l'étranger et les entreprises de transports publics privatisées veulent de plus en plus planifier leurs horaires à court terme et adapter l'offre à la demande; planifier à long terme – ne serait-ce que pour une année – n'est plus à la mode. C'est donc à l'adresse Internet «www.fahrplanentwurf.ch» (également en français) que les propositions d'horaires sont publiées env. fi année avant la sortie officielle de l'horaire définitif. Cependant,

la qualité et l'intégralité des ébauches d'horaires ainsi que la coopération entre les institutions concernées laissent sérieusement à désirer; des améliorations dans le contenu, les délais et les procédés devraient absolument être rapidement apportées, car dans leur actuelle forme incomplète, les ébauches d'horaires ne sont guère utiles. L'Office fédéral des Transports a donc

«Les ébauches d'horaires ne sont guère utiles.»

ici l'importante tâche de faire subsister l'un des vestiges de la qualité suisse. Ou bien est-ce que cela va aussi disparaître dans les tourbillons de la privatisation et de la libéralisation? Les premiers à en pâtir seraient évidemment les usagers des transports publics, mais nous sommes déterminés à tout faire pour que cela ne se produise pas.

Edwin Dutler, Président, Trad. Olivier Maridor

In stretto contatto con le organizzazioni consorelle straniere, la Svizzera è spesso lodata come esempio per il trasporto pubblico. Inoltre nell'era della progressiva privatizzazione si addita sempre la nostra procedura democratica di consultazione dell'orario. All'estero questi strumenti mancano in gran parte, le ferrovie privatizzate tendono ad adattare i loro orari a domanda di corto respiro; la programmazione a lungo termine, anche solo per un anno, è fuori moda. Effettivamente in Svizzera possiamo consultare il progetto d'orario in internet sei mesi prima della sua entrata in vigore. Tuttavia la qualità e la completezza di questa bozza come pure la coordinazione tra i vari enti è oggi giorno così misera che bisogna d'urgenza attuare miglioramenti tempistici, procedurali e di contenuto. In questa forma incompleta il progetto non serve a nessuno. Sollecitiamo vivamente l'Ufficio federale dei Trasporti affinché ci conservi un pezzo di qualità svizzera. Se sulla scia della privatizzazione anche questo venisse abolito sarebbero una volta di più gli utenti dei trasporti pubblici le vittime: una cosa che vogliamo evitare a tutti i costi.

Edwin Dutler, presidente, Trad. Giovanni Ruggia e Roger Hasler

«In questa forma il progetto non serve a nessuno.»

Impressum

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

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

MITARBEIT

Karin Blättler, Marcel Bulet, Edith Dutler, Edwin Dutler (DUT), Christoph Menzel, Willi Rehmann (wr), Hans Rothen (HR), Hans Schärer (HS), Peter Schläppi, Kurt Schreiber (KS), Kurt Senn, Sandro Turcati, Daniel Wagner, Kaspar P. Woker (Wo)

KORREKTORAT

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

INSERATE

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

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

2500 Exemplare
4 x jährlich

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

NÄCHSTE AUSGABEN

Nummer 1/09: 13. Feb. 2009
(Inserateschluss: 9. Jan. 2009)
Nummer 2/09: 12. Juni 2009
(Inserateschluss: 8. Mai 2009)
Nummer 3/09: 18. Sept. 2009
(Inserateschluss: 14. Aug. 2009)
Nummer 4/08: 4. Dez. 2009
(Inserateschluss: 30. Okt. 2009)

Man mag es schönreden so viel man will, Tatsache ist, dass die Redimensionierung der beschlossenen Neat-Vorlage (siehe Seite 1) keine verkehrspolitische Massnahme ist, sondern einzig aus finanzpolitischen Zwängen vorgenommen wurde. Einmal mehr werden Verkehrsprojekte aus kurzfristig gedachten finanzpolitischen Aspekten zusammengestrichen. Zur Erinnerung: Die Staatsrechnungen von 2006 und 2007 wurden trotz Steuersenkungsbeschlüssen für die Wirtschaft mit Einnahmenüberschüssen von 2,5 respektive 4,1 Milliarden Franken abgeschlossen. Auch für 2008 zeichnet sich ein Überschuss ab, wenn auch wegen der Turbulenzen an den Finanzmärkten sicher eine Milliarde weniger in die Bundeskasse fliesst.

BETEILIGUNG DER KUNDEN

Bundesrat Hans-Rudolf Merz hat im September vor den kantonalen Verkehrsdirektoren bereits erklärt, wie er sich die finanziellen Lösungen für den öffentlichen Verkehr vorstellt. Unter der Notwendigkeit von Effizienzsteigerungen wiederholte er zum x-ten Mal, es müsse geprüft werden, wie im regionalen Personenverkehr Kosten eingespart werden könnten, und zwar durch eine Umstellung von Bahn auf Bus.



Bild: Alp Transit Gotthard AG

Kein Licht in Sicht

Ein Kommentar von Pro Bahn Schweiz

Und weiter: «Kaum zu umgehen sein wird eine Beteiligung der Bahnkunden. Mittels Erhöhung der Tarife müssen diese aus meiner Sicht einen Obolus an den Umstand leisten, dass ihnen die öffentliche

Hand ständig bessere Verkehrsangebote zur Verfügung stellt. Die Folge dieser jahrzehntelang betriebenen Politik ist, dass es heute zeitlich vertretbar ist, mit dem öffentlichen Verkehr durch die halbe

Schweiz zur Arbeit zu pendeln.»

Aber, Herr Bundesrat, wer verlangt denn von den Arbeitnehmern, dass sie jeden Tag quer durch die Schweiz an die Arbeit fahren müssen? Die Wirtschaft hat doch durch die unsinnigen Fusionen dafür gesorgt, dass die Arbeit derart zentralisiert angeboten wird. Wer heute nicht flexibel genug ist, bleibt auf der Strecke. Die starke Auslastung der Züge in den Stosszeiten ist nicht durch die Pendler verschuldet, diese haben keine Wahl, sondern die Wirtschaft hat dies angerichtet und ist nun nicht einmal bereit und willig, die dafür anstehenden Kosten zu übernehmen.

ZUR KASSE GEBETEN

Bei der Problematik Umstellung von Bahn auf Bus haben die beteiligten Transportunternehmen ihre Hausaufgaben längst gemacht, hier liegen keine substantziellen Einsparungen mehr drin. Es ist zu befürchten, dass schliesslich die Kunden des öffentlichen Verkehrs überproportional zur Kasse gebeten werden, diese haben leider auch im Parlament die kleinste Lobby. Pro Bahn wird bei der Einführung des neuen Preissystems sehr darauf achten, dass alle Nutzniesser ihren Beitrag leisten müssen. Edwin Dutler

FinöV: Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Stimmberechtigte haben am 29. Nov. 1998 zugestimmt): Für 30,5 Milliarden Franken sollen folgende Projekte realisiert werden: 1. und 2. Etappe Bahn 2000; Neat mit den Basistunneln durch Gotthard, Lötschberg, Ceneri und Zimmerberg; Anschlüsse der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitverkehrs-Netz (HGV-Anschluss) und Lärmsanierung der Eisenbahnen.

Nach der Realisierung der 1. Etappe der Bahn 2000 blieben noch 5,2 Milliarden Franken aus dem FinöV-Fonds übrig für die 2. Etappe, die nun ZEB genannt wird

ZEB: Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur. ZEB-Projekte (5,2 Milliarden Franken) können gemäss Bundesamt

für Verkehr (BAV) frühestens ab Mitte des nächsten Jahrzehnts aus dem FinöV-Fonds bezahlt werden. Die Botschaft wurde in der Sommersession 2008 im Ständerat behandelt und soll in diesen Tagen im Nationalrat diskutiert werden. Auf den Zimmerberg-II-Tunnel und den Hirzeltunnel soll verzichtet werden. Dafür sollen neue Vollknoten geschaffen und die Reisezeit zwischen Genf und St. Gallen um eine halbe Stunde verkürzt werden.

ZEB II: Der Bundesrat will die Folgebotschaft ZEB II erarbeiten, welche Erweiterungsoptionen von ZEB enthält. Dazu gehören etwa das dritte Gleis zwischen Lausanne und Genf oder der Zimmerberg-Basistunnel II. ZEB II ist noch nicht finanziert.

Pro Bahn kritisiert das Fahrplanverfahren

Das diesjährige Fahrplanverfahren für den ab 14. Dezember geltenden Fahrplan kann nur als amateurhaft bezeichnet werden. Pro Bahn fordert das Bundesamt für Verkehr auf, seine Oberaufsicht über das Verfahren wahrzunehmen.

Obschon für den neuen Fahrplan im Fernverkehr durch die SBB massivste Änderungen geplant waren, die naturgemäss Auswirkungen auf den Regionalverkehr haben, hatte das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuerst einmal geplant, für dieses Jahr kein Fahrplanverfahren vorzusehen. Den Kantonen wurde dies auch so kommuniziert. Pro Bahn war mit diesem Vorgehen natürlich nicht einverstanden und wir haben unsere Ansicht an allen möglichen Stellen platziert. Schliesslich wurde dann im Juni doch noch kurzfristig ein Fahrplanverfahren gestartet, die Qualität und der Umfang der Daten waren jedoch schlecht bis katastrophal. Wichtige Linien von den Privatbahnen fehlten zum grössten Teil.

Die überrumpelten Kantone waren denn auch nicht be-

reit, echte Schwachstellen im Regionalverkehr noch zu beheben, die Antworten auf unsere Begehren waren dementsprechend.

BEISPIEL OLTEN-ZÜRICH

Stellvertretend für alle Unzulänglichkeiten zeigen wir das Beispiel der Strecke 650.1 Olten-Lenzburg-Zürich: Der Wegfall der Entlastungszüge in der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend (die sogenannten Sprinter-Züge zwischen Aarau und Zürich mit Bedienung von Dietikon und Zürich Altstetten) wurde in zahlreichen Eingaben, darunter auch jene von Pro Bahn Schweiz, scharf kritisiert. Es ist nicht plausibel, weshalb diese wichtigen und stark nachgefragten Entlastungszüge im neuen Fahrplan nicht mehr erscheinen. Tausende von Ar-

beitsplätzen in Zürich Altstetten und Dietikon können neu nur noch über Umwegfahrten über Zürich HB oder mit der langsamen S3 erreicht werden, gerade in Stosszeiten ein Unsinn sondergleichen. Wir haben deshalb gefordert, dass auch im Fahrplan 2009 die Sprinterzüge mindestens dreimal je Lastrichtung weiterzuführen sind.

SELTSAME ANTWORT

In der ablehnenden Antwort der SBB wird darauf hingewiesen, das neue Angebotskonzept Aarau-Lenzburg-Zürich ab Fahrplan 2009 sei schon seit längerer Zeit definiert und es sei auch frühzeitig darüber kommuniziert worden. Tatsache ist jedoch, dass im Fahrplanverfahren des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), welches zwei Monate vor dem

nationalen Fahrplanverfahren durchgeführt worden war, alle Sprinterzüge noch aufgeführt waren. Von einer frühzeitigen Kommunikation kann hier also überhaupt keine Rede sein. Die Liste von unbefriedigten Entscheiden liesse sich beliebig verlängern.

TATEN ERWARTET

Pro Bahn Schweiz fordert vom BAV, dass es seine Oberaufsicht über das Fahrplanverfahren wahrnimmt und klare Spielregeln definiert. Es braucht hier eine Fachführung, da hinlänglich bekannt ist, dass Kantone und Transportunternehmungen nicht optimal zusammenarbeiten wollen und können. Regionale Befindlichkeiten und Sonderzügelein sind abzuschaffen. Wir erwarten Taten.

Edwin Dutler

Tango-Tram pünktlich in Betrieb genommen

Das neue Tram der Stadler Rail AG wurde rechtzeitig geliefert und ist nun in Basel bereits unterwegs. Hier die Bilder.



Bilder: BLT

Den Ausbau des ÖV finanzieren – aber wie?

Eine «Initiative für gleich lange Spiesse» wird der Verkehrs-Club der Schweiz Anfang 2009 lancieren, denn ohne neue Finanzquellen droht der Bahnausbau auf der Strecke zu bleiben. Die Mittel aus Mineralölsteuern und Zollzuschlag sollen zu gleichen Teilen der Strasse und dem ÖV zugute kommen. Pro Bahn bekennt sich zur Initiative des VCS.

Bis 10 Prozent Zuwachs im Personenverkehr auf der Schiene beschert uns das laufende Jahr. Stehplätze im Intercity zwischen Genf und Lausanne, zwischen Bern und Zürich sind an der Tagesordnung. Der Viertel-Stunden-Takt auf der S-Bahn Basel–Olten kann wegen der Streckenbelegung durch Güterzüge kaum realisiert werden. Die Neat frisst Gelder für den Bahnausbau in der übrigen Schweiz weg. Heute notwendige Ausbauten des Schienennetzes werden ins Programm ZEB II, zu realisieren ab 2030, verschoben.

AUSBAU NÖTIG

Diese Schlagzeilen sind bekannt. Die Mobilität nimmt zu. Wer ökologisch denkt und nicht im Stau auf der Autobahn stecken bleiben will, steigt auf den ÖV um, nur um zu realisieren, dass auch hier Tausende unterwegs sind. Das Schienennetz der Schweiz bedarf eines dringenden Ausbaus, speziell auf den neuralgischen Achsen. Diese Investitionen verschlingen Milliarden. Andererseits wird der Verteilungskampf um das Bundesmanna härter: Für Sozialwerke, Bildung, Landwirtschaft, öffentlicher Verkehr sind Sparrunden angesagt.

Hier setzt die Initiative des VCS für gleich lange Spiesse an. Aus den Mineralölsteuern und dem Zollzuschlag fliessen heute jährlich rund 5 Milliarden Franken zum Bund. Knapp 1,5 Milliarden Franken sind für die allgemeine Bundeskasse reserviert, der Strassenbau erhält 3,1 Milliarden Franken und 600 Millio-

nen Franken gehen an die Finanzierung von Neat und kombiniertem Verkehr (siehe Grafik). Diese Verteilung ist durch Bundesverfassung und nationale Gesetzgebung vorgegeben. Weg vom Zwei-Säulen- und hin zum Drei-Säulen-Prinzip für die Verwendung dieser Mittel soll mittels Initiative in der Bundesverfassung festgehalten werden. In einem neuen Artikel 85a BV sollen Bund und Kantone explizit zur Förderung des öffentlichen Personenverkehrs und der Verlagerung des Güterverkehrs angehalten werden.

Möglich werden soll dies durch eine geänderte Zweckbindung der Mittel aus Mine-

«Keine neue Steuer, sondern eine andere Ausrichtung der bisherigen.»

ralölsteuer und Zollzuschlag. Nicht verändert würde der Anteil für die allgemeine Bundeskasse, der Rest hingegen käme zu gleichen Teilen dem ÖV und der Verlagerung respektive der Strasse zugute. Nicht berührt von der VCS-Initiative wird der Erlös aus der Autobahnvignette; diese knapp 300 Millionen Franken verbleiben vollumfänglich der Strasse.

MÖGLICHER WEG

«Keine neue Steuer, aber eine andere Ausrichtung der bestehenden Steuern» – dies ist die Stossrichtung der Initiative, wodurch die Strasse zur stärkeren (Mit-)Finanzierung der



Schiene verpflichtet werden soll. Pro Bahn als Konsumentenvertretung ist – wie die Parteien und Umweltorganisationen – vom VCS angefragt worden, ob wir als Allianz-Partner die Initiative mittragen wollen.

PRO BAHN IST PARTNER

Sektionen und Ressorts von Pro Bahn haben sich an der Planungskonferenz Ende September klar für eine Unterstützung dieses Anliegens ausgesprochen.

Pro Bahn will ein Zeichen setzen, auch wenn der Idee, Mittel von der Strasse zur Schiene zu verschieben, wohl ein steifer Wind entgegenblasen wird und wir uns mit diesem Entscheid auf die Seite des Umweltlagers schlagen. Hingegen wäre ein Schweigen zum Thema Finanzierung Ausbau ÖV falsch. Die Initiative zeigt einen möglichen Weg auf und die Diskussion dazu wird lanciert, dies als Hauptzweck wie bei jeder Initiative, die auf den Weg geschickt wird.

Die Unterschriftensammlung wird im Frühjahr 2009 gestartet. Auf der Website von Pro Bahn wird ein direkter Link zu den Unterschriftenbogen (d,f,i) geschaltet. Pro Bahn erscheint als Partner der Initiative und im InfoForum kann die Diskussion dazu lanciert werden. Unsere beschei-

«Die Initiative zeigt einen Weg auf und löst eine Diskussion aus.»

denen Mittel erlauben keine finanzielle Unterstützung, hingegen ist es den Sektionen überlassen, selbst aktiv Unterschriften zu sammeln; 100 000 sind notwendig. Bei der begleitenden Lobby-Arbeit wird auch Pro Bahn ihren Teil leisten, um zu mehr Kapazitäten auf der Schiene zu kommen.

Kaspar P. Woker

Informationen im Internet:
 D: www.verkehrclub.ch
 F: www.ate.ch
 I: www.ata.ch

Wie verlässlich ist SBB Cargo als Partner?

Falsche Rechnungen werden ausgestellt, Kundenbetreuer sind nicht über ihre Kunden im Bild: Hat SBB Cargo ihre Buchhaltung überhaupt im Griff?

In den letzten Monaten machte SBB Cargo hauptsächlich wegen des Streiks in Bellinzona und der Verlegung des Kundenservicecenters von Freiburg nach Basel Schlagzeilen. Aber immer mehr Kunden fragen sich, wie vertrauenswürdig ist SBB Cargo als Vertragspartner noch? Auf einzelnen Linien werden Bedienungskonzepte geändert ohne vorherige Rücksprache mit den Kunden.

FALSCH RECHNUNGEN

Ein Kunde erhält zweimal hintereinander eine Rechnung

der Wagenzustellungsgebühren, die zu niedrig ist. Nach der zweiten Reklamation erklärt er dem Vertreter, dass er sich in Zukunft nicht mehr melden, sondern das eingesparte Geld für ein Nachtessen verwenden werde. Andere Kunden, die zu hohe Rechnungen erhalten, drohen mit Nichtzahlung. Solche Drohungen werden von Kunden tatsächlich auch umgesetzt. Handelt es sich doch um Differenzen von mehreren 10 000 Franken zugunsten des Kunden. Natürlich animiert auch diese Massnahme SBB Cargo nicht, die Rechnungen schnellstmöglich zu über-

prüfen. So entstehen mehrere Monate Zahlungsausstände von hohen Beträgen.

Ein Kundenbetreuer von Cargo SBB hat bei einem Besuch keine Ahnung, wie gross der Verkehr des betreffenden Kunden ist. Er kennt nur einen Fünftel davon!

FATALE ENTSCHEIDE

Aufgrund solcher Vorkommnisse fragen wir uns besorgt, hat SBB Cargo ihre Buchhaltung überhaupt im Griff? Oder ist das ebenfalls ein Grund für die schlechten Betriebsergebnisse?

Werden Kundenbetreuer nur kurz und unzulänglich ins Betriebssystem von SBB Cargo eingeführt? Besteht gar die Möglichkeit, dass das Computerprogramm kompliziert, unübersichtlich und unausgereift ist? Nur so ist es zu erklären, dass die Kundenbetreuer nicht über den Verkehr ihrer Kunden im Bild sind. Fatal wirken sich Entscheide wie etwa die Stilllegung einer Güterstrecke aufgrund solcher Unzulänglichkeiten aus. Wir befürchten, dass für SBB Cargo nicht nur in Bellinzona viel Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Ressort Güterverkehr

Bahnerlebnis pur!





Bild: Armin Schmutz

War in der Schweiz bisher erst zur Probe unterwegs: Der neue Cisalpino ETR 610.

Wo sind die versprochenen Züge geblieben?

Neben dem ETR 610 fehlten beim Fahrplanwechsel mehrere Lötschberger sowie Niederflur-Zwischenwagen.

Für den Fahrplanwechsel diesen Dezember hatten sich SBB, Cisalpino und BLS Grosses vorgenommen. In farbenfrohen Marketingprospekten und an Events mit viel Prominenz wurden tolle neue Züge präsentiert. Im Oktober kam dann die Ernüchterung. Kleinlaut mussten die Bahnen mitteilen, dass es auch für diesen Fahrplanwechsel nicht geklappt hat, dass aber selbstverständlich die geplanten und publizierten Leistungen

mit Ersatzkompositionen gefahren werden oder dass einfach vermehrt umgestiegen werden muss. Auch die Lösung mit einem zusätzlichen Fahrplanwechsel wird praktiziert, wichtige und lange versprochene Verbindungen werden erneut hinausgeschoben und erst ab 14. Juni 2009 angeboten.

Neben dem verspäteten ETR 610 von Alstom fehlten beim Fahrplanwechsel auch mehrere Lötschberger von

Bombardier, die Niederflur-Zwischenwagen von Bombardier für den Regionalverkehr RegionAlps sowie diejenigen für den Glarner-Sprinter. Zur Erinnerung: Auch die damals bei Siemens bestellten Doppelstocktriebzüge für die S-Bahn Zürich sind erst ab Juni 2006 mit einer achtmonatigen Verspätung ausgeliefert worden.

Die Gründe für die verspätete Inbetriebnahme von Zügen mögen vielfältig sein, Tat-

sache ist einfach, von den Folgen dieser Ausfälle sind Kundinnen und Kunden betroffen. Es ist deshalb ernsthaft zu prüfen, ob die vorgesehene Preiserhöhung nicht auch um ein Jahr verschoben werden kann. Aber wir geben die Hoffnung nicht auf, dass eines Tages ein Wunder geschieht und neues Rollmaterial zum vereinbarten Zeitpunkt und ohne Kinderkrankheiten auf den Geleisen der SBB und BLS verkehrt. **Edwin Dutler**

Neue Messe in Bern

In einem Jahr findet die Suissetraffic statt.

Bern wird im November 2009 zur Drehscheibe des internationalen öffentlichen Verkehrs. Die BEA bern expo AG lanciert zusammen mit ihren Partnern die internationale Fachmesse Suissetraffic. Diese präsentiert sich vom 11. bis 14. November 2009 auf dem Messegelände der BEA bern expo AG. Suissetraffic vereint Markttreffpunkt und Kom-

munikationsplattform für die gesamte Zulieferindustrie des öffentlichen Verkehrs. «Die Suissetraffic ist die einzige Fachmesse in Europa, welche die Bereiche Bahn-, Bus-, Seilbahntechnologie und Tunnelbau unter dem Blickwinkel des öffentlichen Verkehrs unter einem Dach präsentiert», sagt SwissRail-Direktor Walter Gräppi. **mgt**

Glarus: Petition eingereicht

Durchgehender Halbstundentakt gefordert.

Pro Bahn Ostschweiz und der Pendlerverein reichten bei der Glarner Baudirektion eine Petition mit 660 Unterschriften ein. Die Unterzeichnenden ersuchen den Regierungsrat, zum Fahrplanwechsel 2010 alternierend zum Glarner Sprinter einen Anschluss ins und aus dem Glarnerland zu schaffen. Dazu sei, wenn nötig, ein Halt der Fernverkehrszüge in Zie-

gelbrücke einzuplanen. Es solle ein durchgehender Halbstundentakt entstehen. Regierungsrat Röbi Marti nahm die Petition mit Wohlwollen entgegen, doch dürfte vor der Inbetriebnahme der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich im Dezember 2013 kaum ein wesentlicher Ausbau möglich sein. Pendlerverein und Pro Bahn bleiben aber dran. **Wo**



Bild: pbs

Ein Bahnhof für die Kinder

Im Bahnhof Bern, beim Treppenaufgang der RBS, befindet sich der «Chinderbahnhof». Beim Besuch auf Anmeldung fällt die freundliche, grosszügige Ausstattung auf: Verkleidungskiste, Autöli-Teppich, Spielklötze, Bastelcke, Klettergelegenheit, Znünitisch. Betreut werden die mehrheitlich 3- bis 6-jährigen Kinder jeweils von 2 bis 3 pädagogisch qualifizierten Personen. An einem durchschnittlichen Tag besuchen 25 Kinder je 2 Stunden den «Chinderbahnhof». Der Studentarief liegt zwischen 6 und 10 Franken.

Nebst dem unmittelbaren Nutzen für Eltern und Kinder könnte der «Chinderbahnhof» auch für den ÖV einen lang dauernden positiven Effekt haben: Vielleicht werden die jetzt gehüteten Kinder als Erwachsene bewusst und konsequent den ÖV wählen. Denn Ziel der kantonalen Verkehrspolitik ist die Veränderung des Modalsplits (Anteile Privatverkehr / öffentlicher Verkehr) in Richtung mehr Nachhaltigkeit, also höheren ÖV-Anteil. Und Ziel der Stadt Bern ist die Stärkung des Zentrums. Das Projekt «Chinderbahnhof» der Transportunternehmen BLS und RBS entspricht beiden Zielen. **Peter Schläppi**
Internet: www.chinderbahnhof.ch

Zürich: Wie weiter mit der Initiative?

Vor einem Jahr wurde die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» im Kanton Zürich eingereicht. Noch vor Jahresende soll sie vom Kantonsrat behandelt werden.

Am 3. September 2007 wurde die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» mit über 7000 Unterschriften eingereicht und anschliessend vom Zürcher Regierungsrat für gültig erklärt. Sie fordert, dass ab 2013 alle Bahnstationen im Kanton Zürich mindestens halbstündlich bedient werden. Es betraf dies damals fünf Linien in Randgebieten des Kantons Zürich. Unterdessen ist das Begehren im Furttal und Wehntal erfüllt oder mindestens beschlossen (für Niederglatt auf 2016). Es bleiben nur noch zwei Linien, die auf Erfüllung des Begehrens warten: die S 26 zwischen Bauma und Rüti und die S 29 von Seuzach nach Stammheim.

UNBEGREIFLICHE ANTWORT

Der Regierungsrat des Kantons Zürich empfahl dem Kantonsrat am 28. Mai 2008, statt die Initiative zu genehmigen, die «Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr» entsprechend anzupassen, was theoretisch auf dasselbe Ziel hinauslaufen sollte. Heute aber bestehen noch wichtige Differenzen zwischen den beiden Projekten. Der Regierungsrat sieht in der Vorordnung vor, die S 26 und die S 29 erst anschliessend an den Ausbau der Strecke zwischen Winterthur und Zürich auf vier Gleise auf zwei Züge pro Stunde auszubauen, das heisst frühestens 2018. Müsste die Taktverdichtung vorher verwirklicht werden, würden zusätzliche Investitionen von 55 Millionen Franken erforderlich, so die Regierung.

Für das Initiativkomitee ist diese Antwort unbegreiflich,



Bis auf zwei Linien ist das Begehren der Initiative inzwischen erfüllt. Bei diesen beiden Linien gibt es aber noch Differenzen zwischen den Initianten und dem Regierungsrat.

da erstens der Ausbau Winterthur-Zürich noch nicht beschlossen ist und zweitens diese Projekte geografisch getrennt sind und deshalb nach Ansicht des Initiativkomitees unabhängig voneinander verwirklicht werden können. Auch wären die Infrastrukturausbauten für S 26 und S 29 überhaupt nicht zwingend, wenn vorläufig noch nicht ein 30/30-Minuten-Takt verwirklicht, sondern Hinketakte auf den ganzen Strecken eingerichtet würden. Ausbauten sind zwar auch vom Initiativkomitee erwünscht, dienen aber in erster Linie der Sicherheit der Passagiere (Unterführungen) und dem Komfort (zusätzliche Perrons), und sie erfüllen die Forderung des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes (rollstuhlgängig).

NUR MIT ZUSICHERUNG

Das Initiativkomitee zeigt sich grundsätzlich verhandlungsbereit, will aber vom Regierungsrat die Zusicherung er-

halten, dass die beiden Linien auch dann den zweiten Zug pro Stunde erhalten, wenn der Ausbau Winterthur-Zürich aus irgendwelchen Gründen verzögert oder blockiert würde. Heute schweigt sich der Regierungsrat über diesen Punkt aus.

WEITERES VORGEHEN

Die Initiative liegt jetzt bei den Kommissionen des Kantonsrates und sollte nach Plan noch vor Jahresende vom Kantonsrat behandelt werden. Stimmt dieser zu, so ist sie nach neuem Abstimmungsgesetz definitiv genehmigt. Im andern Fall muss das Geschäft den Stimmbürgern bis spätestens September 2010 unterbreitet werden, falls das Initiativkomitee nicht den Rückzug der Initiative zugunsten einer bereinigten, pragmatischen «Angebotsverordnung» beschliesst.

Kurt Senn und Sandro Turcati,
Präsident Initiativkomitee

Der Erfolg macht der Zürcher S-Bahn zu schaffen

Das Parlament des Kantons Zürich verlangt vom Regierungsrat in einem Bericht Lösungen, wie der Kapazitätsengpass am Bahnhof Stadelhofen behoben werden kann.

Der Zürcher S-Bahn bereitet ihr eigener Erfolg Sorgen: Immer mehr Menschen benutzen die öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton Zürich, sodass in den Stosszeiten die Sitzplätze rar werden. Insbesondere die Strecke zwischen Zürich-Hardbrücke und Zürich Stadelhofen stösst an ihre Kapazitätsgrenze. Der S-Bahnhof Museumsstrasse unter dem Hauptbahnhof Zürich ist zwar vierspurig, doch in Richtung Ost in der nächsten S-Bahn-Station sind nur drei Geleise vorhanden: ein regelrechtes Nadelöhr im ausgeklügelten ÖV-System rund um Zürich. Züge, die in Richtung rechts Seeufer abfahren, müssen die Gegenspur aus Stettbach auf gleicher Höhe kreuzen. So bewirken kleine Zwischenfälle auf diesem Teil des S-Bahn-Netzes grosse Verspätungen im ganzen Kanton.

VIERTES GLEIS

Die Mehrheit des Zürcher Kantonsrates war sich einig, dass etwas geschehen muss. Das Parlament verlangt vom Regierungsrat in einem Bericht Lösungen, wie der Kapazitätsengpass am Bahnhof Stadelhofen behoben werden kann. Das Postulat der Grünliberalen fordert ein viertes Gleis (unterirdisch) und den Ausbau des Riesbachtunnels auf Doppelspur. Der Vorstoss wurde mit den Stimmen von SP, Grünen, CVP, EVP und EDU überwiesen; gegen den Willen der Regierung wohlverstanden. Sie brachte mutmassliche, viel zu hohe Kosten von 350 Millionen Franken vor und verwies auf den unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse mit der neuen Durchmesserlinie

(DML). Dieser neue zweite unterirdische Bahnhof unter dem Hauptbahnhof Zürich entlastet voraussichtlich ab 2013 das Zürcher S-Bahn-Netz wesentlich und beseitigt manches Nadelöhr, stand in der Antwort des Regierungsrates, der Ablehnung beantragt hatte. Allein das Parlament wollte genauere Auskunft und eine saubere Abklärung, wie dieser Engpass behoben werden kann.

SBB IN DER KLEMME

Pro Bahn betrachtet die jüngsten Entwicklungen im öffentlichen Verkehr punkto Finanzen mit Sorge. Eine Woche nach diesem klaren Signal des Zürcher Kantonsrates wurden die schlimmen Befürchtungen bestätigt. Der Bund ist kein verlässlicher Partner mehr, wenn es um die zeitgerechte Finanzierung des ÖVs geht.

«Es ist mit einer Steigerung der Nachfrage von 80 Prozent zu rechnen.»

Die SBB sind da in der Klemme. Die ausbleibenden Beiträge aus Bern bringen die Verantwortlichen der Bundesbahn in Schwierigkeiten. So muss der Kanton Zürich mit einem Vorschuss von 455 Millionen Franken einspringen, damit an der DML weitergebaut werden kann. Nebenbei verteuert sich der Bau für den Kanton – wegen fehlender Verzinsung durch den Bund – um rund 60 Millionen Franken. Zürich hat sich aus dieser eidgenössischen Finanznotla-



Der Bahnhof Zürich Stadelhofen ist ein Engpass im Zürcher S-Bahn-Netz und soll deshalb auf vier Geleise ausgebaut werden.

ge heraus notgedrungen für die Vorfinanzierung von Bundesanteilen an Bahnausbauten entschieden. Eine weitere Verzögerung der DML bedeutet einen Kollaps für die Zürcher S-Bahn, denn in den nächsten 20 Jahren ist mit einer weiteren Nachfragesteigerung von 80 Prozent (!) zu rechnen.

VORFINANZIEREN

Das Vorfinanzieren aus kantonalen Kassen wird sicher ein Thema bleiben und zeigt eventuell Präjudiz für den Ausbau des Bahnkorridors Zürich–Winterthur. Und die anderen Kantone? Wir fragen uns, welches volle Ausmass die Liquiditätsengpässe des Bundes noch zeigen werden. Auch bei den dannzumal im ZEB eingesetzten 390 Millionen Franken könnte sich dieselbe Frage der Vorfinanzierung stellen. Und der Bundesanteil für die vierte Teilergänzung

des Zürcher S-Bahn-Netzes ist ebenso unklar, sowohl was die Höhe der Summe als auch den Zeitpunkt der Auszahlung betrifft.

Es ist hingegen nicht so, dass im Raum Zürich wenig investiert wird. Alles in allem sind es rund drei Milliarden Franken in den nächsten zehn Jahren! Die SBB schauen auf regionalen Ausgleich. Doch diese «Nothilfe» durch den Kanton Zürich deutet auf ein grundlegendes Problem. Der Raum Zürich hat sich punkto Verkehr in den letzten 20 Jahren derart dynamisch entwickelt, dass das austarierte und föderalistische System und die langwierigen Entscheidungsprozesse in Bern an ihre Grenzen gelangen. Fazit: Es wird noch enger werden bei der Finanzierung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur. Die Mobilität auf Strasse und Schiene scheint grenzenlos. Ein Umdenken tut not.

Marcel Burlet

Der Pragelbus – eine Erfolgsgeschichte

Der Pragelbus verbindet das Muotatal (SZ) mit dem Klöntal (GL). Als Versuchsbetrieb gestartet, soll der Bus bald definitiv Wanderer und Touristen transportieren. Dazu wird eine neue Trägerschaft gesucht.

Er war schon lange erwartet worden, der Bus über den Pragelpass. Dieser verbindet das Muotatal mit Richisau im Klöntal. Während sechs Wochen wurde ein Pilotbetrieb mit vier Verbindungen täglich eingerichtet. Die Frequenzen haben alle überrascht und das Projekt wurde zum Erfolg.

Die Idee dieser neuen touristischen Busverbindung über den Pragelpass (1550 Meter hoch) stammt vom Regio-Plus-Projekt «Üses Muotital». Der Bus bringt Ausflügler vom Hölloch im Muotatal über die Bergstrasse via Pragelpasshöhe bis nach Richisau im Klöntal. Prugelbesucher erreichen das Wanderparadies ohne Auto. Die durchgehen-

de Verbindung zwischen Schwyz und Glarus ermöglicht Anschlüsse an andere Linien.

GUTE FREQUENZEN

Während des Versuchbetriebes vom 1. August bis 14. September verkehrten vier durchgehende Kurspaare und an Wochenenden noch ein zusätzliches Paar über Mittag vom Hölloch bis zur Kapelle auf der Passhöhe. Insgesamt nutzen 2500 Fahrgäste das Angebot. Am absoluten Spitzentag benutzen 195 Fahrgäste die Verbindungen, der Durchschnitt lag bei 60 Personen pro Tag. Dreimal musste das Busangebot dreifach geführt werden, da hier wegen

der Strassenbreite und Kreuzungsmöglichkeiten mit dem Individualverkehr nur Kleinbusse (14 Plätze) verkehren können. Die Auto AG Schwyz als Konzessionär fuhr am Wochenende, für die Werktage übernahm die Prugel-Garage (Heinz Schelbert) Muotathal den Transportauftrag.

SPONSOREN GESUCHT

Die Erwartungen wurden erfüllt, übertroffen gar. Da das Angebot nicht kostendeckend geführt werden konnte, unterstützte die Gemeinde Muotathal den Pilotbetrieb mit 60 000 Franken. Für einen definitiven Betrieb wird eine neue Trägerschaft unter Beizug von Sponsoren gesucht. Das neue Angebot hat seine Berechtigung und gibt touristische Impulse, welches diesem Berggebiet willkommen ist. Während der Versuchsphase wurden Halbtaxabonnenten und GA-Besitzern eine Reduktion von 20 Prozent auf den Normaltarif gewährt. Pauschalfahrausweise konnten verständlicherweise nicht voll angerechnet werden.

Hans Schärer

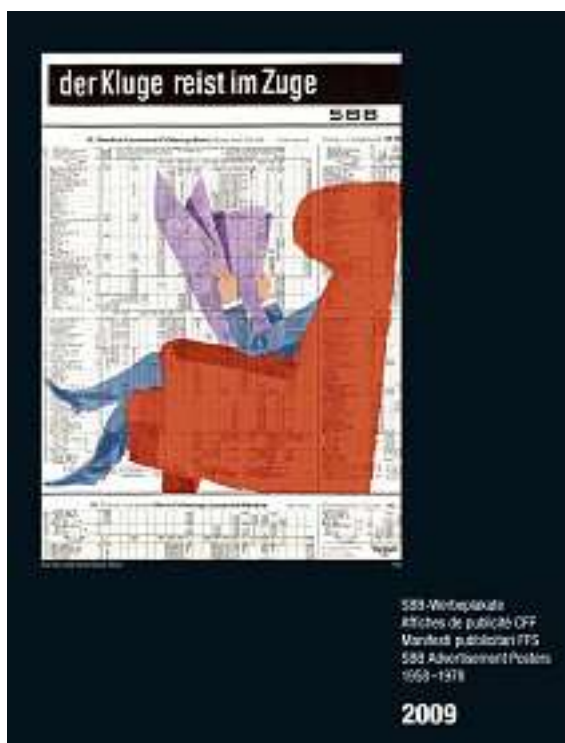


Bilder: Peter Marty, region-muotatal.ch



Der Prugelbus, der als Pilotversuch das Muotathal mit Richisau im Klöntal verband.

Kalender 2009 «SBB-Werbepлакate 1958–1978»



SBB Historic Infothek, Bollwerk 12, 3000 Bern 65,
Telefon +41 (0)51 220 22 12, www.sbbhistoric.ch/shop

Preis: CHF 28.— pro Exemplar (inkl. 7,6% MwSt.)

Reden ist Gold und Schweigen ist Silber

Bei Zwischenfällen auf der Reise – insbesondere zu Randzeiten – kann und soll das bekannte Sprichwort des silbrigen Redens und goldigen Schweigens umgekehrt angewandt werden.

Spätkurse haben es in sich. Auf der einen Seite möchten die Passagiere gerne sicher und schnell nach Hause kommen. Auf der andern Seite müssen sie teilweise das Fahrzeug mit Fahrgästen teilen, welche die Bezeichnung «Gäste» nicht verdienen. Pöbeleien, Alkoholkonsum mit entsprechenden Begleittönen inklusive Erbrechen oder Raufereien und Belästigungen können das Umfeld einer solchen nächtlichen Heimreise darstellen. Zu bedauern ist das Fahrpersonal, das diese Sorte Menschen als Passagiere zu transportieren hat, zu bedauern sind auch die Mitreisenden, die davon ebenfalls betroffen sind.

Zugegeben: Nicht jeder Chauffeur oder jede Chauffeuse akzeptiert ein solches Verhalten und schon mehr als einmal ist es vorgekommen, dass er oder sie solche Zeitgenossen zurechtgewiesen hat. Nur – was passiert, wenn die Auseinandersetzung eskaliert? Wo stehen dann die Gerichte? Auf der Seite der bedrängten Pas-

sagiere oder auf Seite der Pöbler? Die Frage lässt sich leider nicht eindeutig beantworten. Diese Unsicherheit hält auch manch beherzte Person vom Eingreifen ab.

BESSER GEWORDEN

Derartige Sachverhalte können sich in jeder schweizerischen Stadt oder Gemeinde ereignen und bei solchen Fällen wird sofort die Forderung nach mehr Kontrollpersonal erhoben. Die Transportunternehmen können nur punktuell gegen allfällige Vorstösse vorgehen, denn gerne werden den Transportunternehmen die notwendigen Mittel für die Durchführung effizienter Kontrollen mit Hinweis aufs hohe Defizit vorenthalten. Zwar hat sich die Lage diesbezüglich insbesondere im Kanton Zürich dank der Begleitung der S-Bahnzüge ab 21 Uhr verbessert, es dürfte aber in der ganzen Schweiz in Bezug auf Kontrollen durchaus ein wenig mehr

sein. In diesem Sinn unterstützt Pro Bahn Schweiz die Forderung nach mehr Kontrollpersonal.

NICHT SCHWEIGEN!

Kürzlich ist Pro Bahn wieder ein solcher Fall in einer grösseren Stadt gemeldet worden. Der betreffende Passagier hatte bei der Transportunternehmung die fehlenden Kontrollen beanstandet und die Standardantwort erhalten, dass versucht werde, im Rahmen der Möglichkeiten derartige Zwischenfälle einzugrenzen, was bei ihm zuerst ein Gefühl der Ohnmacht ausgelöst hat. Eine Woche später stieg auf dem gleichen Buskurs Begleitpersonal zu, führte Billettkontrollen durch, erwischte dabei einige Schwarzfahrende und konnte so ein Gefühl der Sicherheit und auch der Gerechtigkeit vermitteln. Dieses Beispiel zeigt die Nützlichkeit der umgekehrten Anwendung des bekannten Sprichworts in aller



Nicht schweigen, sondern Zwischenfälle beim Transportunternehmen melden.

Deutlichkeit auf. Also – nicht schweigen, sondern Zwischenfälle mit Zeitangabe, Ort und Art des Vorfalles der Transportunternehmung (sei dies Tram- oder Busbetrieb oder in Zürich ZVV Contact) melden.
Kurt Schreiber

PostAuto erleichtert das Mitnehmen von Velos

Mit dem Fahrplanwechsel sind die Velobillette der SBB auch im Postauto gültig.

Nachdem in den Kantonen Graubünden, Wallis und Bern zahlreiche Postautos mit Heckträgern ausgerüstet worden sind, ist die Velomitnahme ab diesem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember auch finanziell attraktiver. PostAuto akzeptiert die Velobillette, die heute bei den SBB und vielen weiteren Transportunternehmungen gelten, sowie die Velo-Tageskarte und den Velo-Pass. Fahrgäste mit Velos

profitieren so in den meisten Fällen von günstigeren Preisen, da neu kein zusätzliches Velobillet mehr gelöst werden muss (Preise siehe Tabelle rechts).

Über die Transportkapazitäten und die Reservationsbestimmungen für den Veloselbstverlad gibt das Merkblatt «Velo und PostAuto» im Internet unter www.postauto.ch Auskunft.

Edith Dutler

Preise für die Velomitnahme	Generalabo, Halbtaxabo, Kinder bis 16 Jahre	Normaltarif
Velo-Pass, gültig 1 Jahr, nicht übertragbar	CHF 195.–	CHF 195.–
Velo-Tageskarte	CHF 10.–	CHF 15.–
Velo-Multitageskarte für 6 Tage	CHF 60.–	Nicht erhältlich
Kurzstrecke für Velos	½ Billett 2. Klasse	½ Billett 2. Klasse

Profis für die Sicherheit –

Zug um Zug



Ein Zug naht. Rechtzeitig bläst der Sicherheitswärter das Signalhorn. 20 bis 60 Sekunden später hat sich die Baugruppe aus dem Gefahrenbereich entfernt.

Berufsbild

Sicherheitswärterin/Sicherheitswärter

Voraussetzung

- Abgeschlossenen Berufslehre
- Mindestens 20 Jahre alt
- Führerschein Kat. B (PW)
- Gute Gesundheit und Fitness, einwandfreies Hör- und Sehvermögen
- Einwandfreier Leumund

Ausbildung

- Grundkurs mit schriftlicher und mündlicher Prüfung
- 3 Wochen Praxiseinführung mit praktischer Prüfung
- Regelmässige Wiederholungskurse
- Weiterbildungsmöglichkeiten: Elektrosicherheit, Sicherheitschef

Securitrans AG

Die Sicherheitsanbieterin Securitrans AG ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und Securitas AG. Securitrans ist das führende Sicherheitsunternehmen im öffentlichen Verkehr und sorgt für Sicherheit in Bahnhöfen, auf Zügen und auf Bahnbaustellen. Der Bereich Baustellensicherheit beschäftigt in der ganzen Schweiz über 200 Sicherheitswärterinnen und Sicherheitswärter.

Sind Sie eine ruhige, überlegte Person, die gerne Verantwortung übernimmt? Als Sicherheitswärterin und Sicherheitswärter bei der Securitrans AG ist Ihr Arbeitsplatz bei den Bau- und Unterhaltsarbeiten auf dem Schweizer Schienennetz.

Viel frische Luft, hohe Verantwortung und Arbeiten im Team. Das alles bietet der Beruf der Sicherheitswärterin, des Sicherheitswärters. Während den Bau- und Unterhaltsarbeiten auf und neben den Bahngleisen überwachen sie den Zugverkehr und sorgen für die Sicherheit der Kollegen in den Bautrups. Dank gründlicher Aus- und Weiterbildung kennt der Sicherheitswärter die Risiken und Gefahren im Gleisbereich und warnt das Bauteam vor durchfahrenden Zügen.

Signalhorn etc.

Die rote Fahne, das Signalhorn, ein Handy und das Sicherheitsdispositiv sind ihre täglichen Arbeitsinstrumente. Mit dem weissen Helm sind sie für den Lokführer von Weitem sichtbar. Gefragt sind in diesem Job ruhiges, überlegtes Handeln und eine hohe Konzentrationsfähigkeit. Denn nur mit einem zuverlässigen Sicherheitswärter können sich die Bau- und Unterhaltsspezialisten voll auf ihre Aufgabe konzentrieren.

Zukunftsbranche «Sicherheit»

Die Sicherheit wird in allen Lebensbereichen immer wichtiger, so auch auch bei Bauarbeiten auf dem Schienennetz. Als Sicherheitswärter sind Sie auf den Baustellen verantwortlich, dass die hohen Sicherheitsstandards der Securitrans konsequent durchgesetzt werden. Die zahlreichen Aufträge von SBB und anderen Bahnunternehmen in der ganzen Schweiz erfordern zusätzliches, gut ausgebildetes Personal. Securitrans AG sucht deshalb Personen mit abgeschlossener Berufslehre, die mindestens 20 Jahre alt sind und eine neue, abwechslungsreiche Herausforderung in einer zukunftsorientierten Branche suchen.

Packen Sie diese Chance und bewerben Sie sich – jetzt. Wenn Sie mehr über den Beruf der Sicherheitswärterin und des Sicherheitswärters erfahren wollen, rufen Sie uns an: Herr U. Amiet, Leiter Baustellensicherheit, steht Ihnen unter Tel. 051 220 69 62 gerne zur Verfügung. Weitere Informationen und einen Personalfragebogen finden Sie unter www.securitrans.ch. Wir freuen uns auf Sie.



Die Sicherheitswärterin hat die Baustelle jederzeit unter Kontrolle.



Am Morgen ist der Sicherheitswärter als erster auf der Baustelle. Hier schaltet er das automatische Warnsystem ein. Dieses unterstützt den Sicherheitswärter.



Der Sicherheitswärter (r.) bespricht mit dem Sicherheitschef auf einer neuen Baustelle das geltende Sicherheitsdispositiv.

Historischer Bahnhof erstrahlt in neuem Glanz

Beinahe wäre der Bahnhof Rapperswil den Baggern zum Opfer gefallen, nur die Intervention des Schweizer Heimatschutzes verhinderte dies noch rechtzeitig. Nach der umfassenden Renovation präsentiert sich das Aufnahmegebäude ästhetisch als Bijou. Die hohe Funktionalität freut Passagiere und Bahnmitarbeiter.



Der 1895 erbaute Bahnhof Rapperswil präsentiert sich nach der Renovation als Bijou. Die Aussenfassade wurde weitgehend in den Originalzustand zurückverwandelt.



Räumliche Grosszügigkeit: Schalterhalle und Längsgang strahlen Wärme aus und wirken einladend.

«Der eine schafft etwas, der nächste zerstört es. Der Übernächste bedauert die Zerstörung seiner Vorgänger und orientiert sich wieder am Originalbestand. Je nachdem, in welcher Phase man gerade ist, hält man ein Objekt für schützenswert oder eben nicht. So erging es auch dem Aufnahmegebäude von Rapperswil.» Das sind die Worte des obersten St. Galler Denkmalpflegers Pierre Hatz.

Der vom St. Galler Architekten Karl August Hiller geschaffene Bahnhof Rapperswil hat seit seiner Fertigstellung im Jahr 1895 aufgrund immer wieder neuer betrieblicher Bedürfnisse so manchen schmerzhaften architektonischen Einschnitt erlebt. Viel von seinem äusseren Charme hat das Gebäude mit seiner markanten Sandsteinfassade und dem runden schlossähn-

lichen Turm durch den Umbau des Westtraktes in ein amerikanisch anmutendes Buffet verloren.

BEWAHRUNG STATT NEUBAU

Weil die mangelhafte Infrastruktur mit den verschachtelten Räumlichkeiten den Ansprüchen längst nicht mehr genügte, hatten die SBB bereits Ende 80er-Jahre einen funktionalen Neubau ins Auge gefasst. Die Konkretisierung des Bauvorhabens im Jahr 2001 rief den Schweizer Heimatschutz auf den Plan. Die Hartnäckigkeit hatte sich auszubezahlt: Die Einstufung des historischen Gebäudes als Denkmal von nationaler Bedeutung warf zwei Jahre später die bisherigen Neubaupläne über den Haufen.

Diese Kehrtwende in Richtung Bewahrung wertvollen

Kulturgutes erwies sich als nicht unproblematisch und stellte die SBB und Fachleute aufgrund der zahlreichen früheren Eingriffe vor hohe bauliche Herausforderungen. Der ausführende Architekt Thomas Hauck von Stutz+Bolt+Partner, Winterthur erinnert sich: «In intensiven Gesprächen mit den involvierten Gremien war am runden Tisch zu klären, wo Eingriffe zugunsten einer hohen Funktionalität möglich sind.» Die SBB entschieden sich unter anderem dafür, die Aussenfassade weitgehend originalgetreu nach den Vorgaben von 1895 wiederherzustellen.

MARKANTER BLICKFANG

Genau wie früher befindet sich seit Mitte August das neu mit offenen Schaltern konzipierte, einladende Bahnreise-

zentrum wieder im Zentrum des historisch wertvollen Gebäudes. Die helle, in warmen Farben erstrahlende Schalterhalle und die 60 Meter lange Längshalle erweisen sich als markanter Blickfang. Der für 14 Millionen Franken modernisierte Bahnhof mit neuem Café und Restaurant ist nach eineinhalb Jahren Umbauarbeit von einer räumlichen Grosszügigkeit geprägt, die er 1895 nicht besass. Diese erzielte Entflechtung dürften die täglich 20 000 ankommenden und abreisenden Kunden sehr zu schätzen wissen. Durch die zweckmässige Neugestaltung des Bahnhofplatzes samt Busbahnhof erfährt das Aufnahmegebäude eine weitere Aufwertung. Der Bahnhof Rapperswil erwirtschaftet heute einen Jahresumsatz von 14 Millionen Franken, Tendenz steigend.

Daniel Wagner

Die BLS stärkt ihr touristisches Standbein

Die BLS startet die touristische Plattform «Lötschberger». Touristische Anbieter können sich anschliessen.

Die BLS ist ein Transportunternehmen im Espace Mittelland mit sehr vielseitigen Aufgaben. Diese erstrecken sich vom Schienenverkehr (RE, S-Bahn, Regio, Golden Pass, Cargo) über den Bus- und Schiffsbetrieb, Autoverlad und Betrieb des Lötschberg-Basistunnels bis zu eigenen Reisebüros.

Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels wurde eine Neuausrichtung des Betriebs auf der Bergstrecke notwendig. So wurden bei Bombardier/Alstom 13 Triebzüge RABe 535 bestellt, die jetzt – allerdings nicht alle pünktlich – in Auslieferung sind. Acht weitere Züge sind bestellt. Sie sind eine Weiter-

entwicklung der S-Bahn-Züge RABe 525 Nina, in der die Synthese von S-Bahn- und Touristik-Zug gewagt wurde. Ein mutiger Schritt, der gut zu einem Land mit bewährter Kompromisskultur passt! Bleibt zu hoffen, dass der Antrieb, der die gleiche Leistung wie die 525er-Züge aufweist, dem höheren Zugsgewicht der 535er gewachsen ist. Das Erscheinen der neuen Triebzüge hat die Geschäftsleitung BLS als Gelegenheit betrachtet, das touristische Standbein des Unternehmens zu stärken, wobei sich Synergieeffekte ergeben (Kundenbindung, Verteilung der Verkehrsströme, Zugsauslastung, Entschärfung

der Rollmaterialnot). Die RE-Linie Bern–Kandersteg–Brig (Flügelregios Spiez–Zweisimmen) bildet dabei mit den neuen Zügen Rückgrat, Aushängeschild und Motor für die neue touristische Plattform «Lötschberger». Auf dieser sind touristische Perlen beidseits der Strecke vernetzt und über Internet abruf- und pauschal buchbar.

Im Herbst hat mit einer Aktionswoche die dreijährige Aufbauphase begonnen, in der sich die touristischen Anbieter anschliessen können. Das Projekt wird von der öffentlichen Hand begrüsst und unterstützt. **Peter Schläppi**
Im Internet: www.bls.ch/loetschberger



Bild: BLS

Der neue Lötschberger unterwegs auf dem Kanderviadukt.

www.enti.ch
Italianische Zentrale für Tourismus - ENIT

Cisalpino. Eine Tochtergesellschaft von

Wie Weihnachten:
Milano retour
schon ab **CHF 54.-***

Fahren Sie jetzt halb geschenkt zum Weihnachts-Shopping in Milano, zum Beispiel zum Sonntagsverkauf am 23.11., 30.11. oder 7.12. Und sparen Sie sich damit bares Geld für Ihre Weihnachtsgeschenke. Einfach Gutscheine ausschneiden, beim Ticketkauf am Schalter vorweisen und ab nach Milano. Frohe Fahrt.

*Preis basiert auf dem bestehenden Preis des «City Hit»-Tarifs von RailAway. Zürich-Milano CHF 56.– mit RailBon (anstelle von CHF 76.–), Bern-Milano CHF 66.– mit RailBon (anstelle von CHF 86.–), Basel-Milano CHF 86.– mit RailBon (anstelle von CHF 106.–), Luzern-Milano CHF 54.– mit RailBon (anstelle von CHF 74.–), 2. Klasse mit Halbtax, retour. Täglich gültig bis 13.12.2008

www.cisalpino.com



Gutschein im Wert von CHF 20.-
Zur Anrechnung an ein City-Hit Angebot nach Milano.

Der RailBon kann den meisten Bahnhöfen der Schweiz beim Kauf des Angebotes an Zahlung gegeben werden. Der RailBon ist nicht kumulierbar (pro Angebot nur 1 RailBon). Keine Barauszahlung / keine Erstattung. Pay-Serie: 0208 0000 3889 / Gültig bis 13.12.2008



Deutsche Bahn plante Zuschlag bei Schalterkauf

Auf Druck von Pro Bahn Deutschland und der Bevölkerung sah die Deutsche Bahn davon ab, 2.50 Euro für Schaltergeschäfte zu verlangen.

Im August hatte der Vorstand der Deutschen Bahn unter Leitung von Hartmut Mehdorn wieder einmal eine Idee, wie man von Fahrgästen neben den üblichen Preiserhöhungen noch mehr Geld erhalten könnte. Dazu wurde ein Bedienerzuschlag von 2.50 Euro für Schaltergeschäfte beschlossen. Der Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee verteidigte zuerst diesen Zuschlag mit dem Kommentar: «Wir mischen uns in geschäftliche Angelegenheiten nicht ein, wir wollen einmal sehen, wie das funktioniert.»

Unsere Schwesterorganisation, Pro Bahn Deutschland, hatte die undankbare Aufgabe, Öffentlichkeit und Politik über die geplanten Zuschläge zu informieren. Pro Bahn Deutschland stellte auch fest, dass die Deutsche Bahn beim Kauf einer Retourenfahrkarte sogar fünf Euro zusätzlich ver-

langen wollte. Nun war das Mass übervoll. Dank einer intensiven Medienkampagne war auch Tiefensee plötzlich nicht mehr für den Zuschlag. Als letzter verzweifelter Versuch wurden dann invalide und ältere Personen vom Zuschlag befreit, aber es nützte nichts mehr. Die Deutsche Bahn gab nach zwei Wochen entnervt bekannt, keinen Zuschlag für den personenbedienten Verkauf einzuführen.

NICHT VIEL GESCHEITES

Die Flops vom deutschen Bahnchef Hartmut Mehdorn mehren sich. Zuerst wollte er die Speisewagen abschaffen, dann wollte er das gesamte Preissystem im Fernverkehr den Airlines anpassen und nun plante er Zuschläge am Schalter. Mit all seinen Ideen ist er kläglich gescheitert. Vielleicht kommt als Nächstes eine Gebühr für die Mitnahme von

Aktenkoffern und Rucksäcken in den Zügen!

Es ist den Verantwortlichen der SBB sehr zu empfehlen, den Blick nicht zu lange und intensiv nach Norden zu richten, von hier kommt meistens nicht viel Gescheites. Das Thema Schalterzuschläge ist jedenfalls gestorben. Aber auch bei den SBB ist nicht alles Gold, was glänzt; die ungeliebten partiellen Schalterschliessungen an Knotenpunkten wie Ziegelbrücke und Uznach stossen auf breite Ablehnung in der Bevölkerung. Wenn man betriebswirtschaftlich richtig rechnet, bringen solche temporären Schalterschliessungen finanziell nichts, was auch die SBB eigentlich wissen müssten.

WER VERTRITT DIE KUNDEN?

Die happigen Preiszuschläge für die Schalterverkäufe wurden übrigens vom Verwal-



Blätt: BLS
 Noch sind die guten alten Zeiten nicht vorbei, in denen eine freundliche Auskunft gratis ist.

tungsrat der Deutschen Bahn kommentarlos durchgewunken. Dies ist nicht weiter erstaunlich, da im Verwaltungsrat ausschliesslich Vertreter der Wirtschaft sowie Gewerkschaftsvertreter sitzen, welche alle eine Bahncard 100 in der 1. Klasse erhalten. Einen Fahrgastvertreter, der die legitimen Interessen der Fahrgäste einbringen könnte, sucht man vergebens. Dieser Missstand trifft auch bei den SBB zu, auch bei uns sucht man im Verwaltungsrat vergeblich einen Vertreter der Fahrgäste.

Edwin Dutler

Neue Eisenbahnlinie von Mendrisio nach Varese

Spätestens auf den Fahrplanwechsel 2013 soll die grenzüberschreitende Strecke in Betrieb genommen werden.

Ende Oktober 2008 war es so weit. Bundesrat Moritz Leuenberger und sein italienischer Amtskollege Altero Matteoli unterzeichneten in Rom den Vertrag über den Bau einer internationalen grenzüberschreitenden Eisenbahnlinie von Mendrisio nach Varese. Die neue Verbindung fördert die Verlagerung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf die Bahn, dient dem S-Bahn-Konzept Ticino-Lombardia und soll spätestens auf den Fahrplanwechsel Dezember 2013 in Betrieb genommen werden. Zudem wer-

den die Anschlüsse zum Flughafen Malpensa verbessert, und die Reisezeit zwischen dem Kanton Tessin und der Westschweiz wird verkürzt.

AUSBAU AUF DOPPELSPUR

Die Bahnverbindung Mendrisio-Varese weist eine Gesamtlänge von 17,7 Kilometern auf, wovon 6,5 auf Schweizer Gebiet und 11,2 Kilometer auf italienisches Gebiet entfallen. Für den Schweizer Teil wird die einspurige Güterverkehrsstrecke von 4,5 Kilometern zwischen Mendrisio und Stabio

auf Doppelspur ausgebaut und für den Personenverkehr hergerichtet. Sie wird ab Stabio bis zur Landesgrenze durch eine 2 Kilometer lange doppelspurige Neubaustrecke ergänzt. Ab der Grenze wird die Strecke von Italien doppelspurig weitergeführt und in die bestehende Linie Arcisate-Varese eingebunden.

SPATENSTICH VORGENOMMEN

Auch über die Kosten ist man sich einig geworden. Die Vereinbarung bestimmt, dass die Bahnverbindung gemäss dem

Territorialitätsprinzip zu finanzieren ist. Für die Schweiz entstehen Kosten in der Höhe von rund 134 Millionen Franken. Davon gehen 67 Millionen zulasten des Infrastrukturfonds. Der Kanton Tessin leistet einen Beitrag in der gleichen Höhe. In Italien hat die Regierung bereits im Januar 2008 definitiv über die Finanzierung entschieden, die Kosten für Italien betragen insgesamt rund 223 Millionen Euro. Anfangs Dezember wurde der Spatenstich vorgenommen und die Baumaschinen sind aufgefahren! Edith Dutler

Impressionen von der InnoTrans Berlin 2008

Im September hatten Bahnjournalisten die Möglichkeit, auf der grössten Bahnmesse der Welt – der InnoTrans in Berlin – Premieren und Events zu verfolgen.

Die bequemen Schlafwagen von City Night Line bringen den Besucher ab der Schweiz im Nachtsprung frühmorgens sozusagen vor die Tore der Messe in Berlin, ein Umstand, den vorbereitete Messebesucher der InnoTrans besonders schätzen, da zu dieser Zeit die Stände noch nicht überlaufen sind und die Ansprechpartner noch recht frisch wirkten.

WISSEN EXPORTIEREN

Am gefällig aufgemachten Stand der SBB stand uns der CEO, Andreas Meyer, Red und Antwort. Offen informierte er über die beiden «C-Baustellen» Cisalpino und Cargo. Er erklärte auch, dass für den Bereich Personenverkehr Operating die Messe der Auftakt zum Export von Wissen und Dienstleistungen ist. Bei der Vermarktung von Restkapazitäten will die Division Personenverkehr Operating auch ausserhalb der Schweiz, und zwar vor allem in den Nachbarländern Drittaufträge gewinnen.

Auf dem imposanten Freigelände mit 4000 Metern Schienen wurde in einer Feierstunde der erste in den Industriewerken Yverdon und Olten umgebaute «Domino», der mit einem neuen Niederflurzwischenwagen «Inova» der Firma Bombardier ergänzt wurde, dem Betreiber Region-Alps übergeben.

Mehrere Vertreter von Pro Bahn Schweiz konnten bereits vor einem Jahr ihre Wünsche bei den SBB für den Refit der NPZ deponieren. Wir haben mit Genugtuung feststellen können, dass doch mehrere unserer Anliegen erfüllt werden konnten. So bietet der Zug neu klimatisierte Fahrgasträume, Niederflureinstieg, eine behindertengerechte Ausstattung, Multifunktionsabteile, Kundeninformationen, Videoüberwachung sowie eine Notrufeinrichtung. Die 1. Klasse wurde vom Zwischenwagen in den Steuerwagen verlegt. Alle 120 neuen «Dominos» sollen bis Dezember 2012 abgeliefert werden.

Auch der erste überarbeitete EC-Wagen 2. Klasse wurde uns von den SBB an der InnoTrans vorgestellt, welcher neben einem Behinderten-WC auch ein Multifunktionsabteil, Kundeninformationsanzeigen sowie Steckdosen erhält.

ZÜGE AUS GANZ EUROPA

Das Besichtigen der ausgestellten Fahrzeuge von praktisch allen Herstellern in Europa war ein richtiger Marathon und unter einem Tag nicht zu schaffen. Alles war vertreten: Der ICE für Russland, der neue AGV von Alstom, der österreichische Railjet von Siemens und der neue Talgo-Nachzug aus Spanien konnten mit fachkundiger Betreuung besichtigt werden. Nahverkehrs- und Regionalzüge aus ganz Europa waren im Dutzend vertreten. Auf kleinstem Raum konnten wir hautnah erleben, was die Besteller im Regionalverkehr für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs alles ausgedacht haben.

Dabei konnten wir uns schwer feststellen, dass die Qualität und der «Wohlfühl-effekt» im Zug vielfach nicht den in der Schweiz üblichen Standards entsprachen. Es ist zu hoffen, dass im zukünftigen liberalisierten Personenverkehr bei uns niemand auf die Idee kommt, solche Produkte zu kaufen, nur weil diese in der Anschaffung etwas billiger sind.

LANTAL IN DEN ZÜGEN

Es gab aber auch eine sehr positive Ausnahme zu besichtigen. Die Region Bretagne hat

einen der bestehenden 57 dreiteiligen Triebzüge aus dem Jahr 2002 vom Typ ZTER von Alstom und Bombardier mit vielen kreativen Elementen verbessert und verschönert. Man wähte sich im Hochgeschwindigkeitszug. Für das neue Interieur und die leuchtenden Farben und Stoffe wurde dabei das Design Team der Firma Lantal Textiles aus Langenthal engagiert. Und das Ergebnis: perfekt durchdacht von A bis Z mit Technologie vom Feinsten. Die Region Bretagne und die SNCF haben mit diesem Zug eindrücklich bewiesen, dass es mit französischem Esprit und Schweizer Spitzenqualität möglich ist, auch tolle Züge für den Regionalverkehr zu bauen, man muss nur wollen. Seit dem 6. Dezember 2008 ist dieser Regionalexpress der Zukunft im praktischen Einsatz in der Bretagne. Für Pro Bahn Schweiz ist klar: Dieser Zug gilt in Zukunft als Benchmark im Interregio und im Regionalverkehr für RE-Züge. Wir werden die Zukunft dieses Zuges interessiert weiterverfolgen.

PLATZSPAR-MANIE

Und noch etwas ist uns aufgefallen. Praktisch alle ausgestellten Regionaltriebzüge aus ganz Europa erfüllten unsere Anforderungen des Behindertengesetzes und waren ausnahmslos mit mindestens zwei WC ausgerüstet. Die von den SBB und den Verkehrsverbündungen betriebene «Platzsparmanie» mit der Reduzierung auf ein WC sollte wirklich nochmals überdacht werden.

Edwin Dutler und Hans Rothen



Bild: Tibert Keller

Züge auf dem Freigelände der InnoTrans 2008 in Berlin.

Der Konstanzer Bahnhof heute und morgen

Ideen für eine Neugestaltung des Konstanzer Hauptbahnhofs und seines Umfelds.

Der Bahnhof Konstanz ist die Endstation der Schwarzwaldbahn, die auf der anderen Seite in Karlsruhe beginnt. Er ist gleichzeitig Grenzstation und an das Netz der SBB angeschlossen. Die Liegenschaft wurde bereits vor vielen Jahren für zwei Bahngesellschaften konzipiert, der Grenzübergang zwischen dem historischen deutschen Hauptbahnhofsgebäude und dem kleineren Gebäude des Schweizer Bahnhofs ist kurz. Die Grenzbarrieren sind eher symbolischer Natur. Dennoch ist sowohl betrieblich als auch organisatorisch noch keine echte Integration hergestellt worden.

Ein verkehrliches Problem in Konstanz ist, dass der Bahnhof sowohl von Deutschland aus als auch von der Schweiz aus ein reiner Endbahnhof ist. Regionale Verkehrsnachfragen im Bereich unter 100 Kilometern aus dem Thurgauer Hinterland und der Ostschweiz in Richtung nörd-

licher Bodenseeraum und Schwarzwald können nur mit mindestens einmaligem Umstieg gewährleistet werden. Das beeinträchtigt den grenzüberschreitenden Verkehr deutlich. Eine umsteigefreie Verbindung zwischen Konstanz und der Landeshauptstadt Stuttgart existiert nicht. In den Kursbüchern der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts waren Direktverbindungen nach Stuttgart und in die Ostschweiz jedoch die Regel.

Ein weiteres Problem ist, dass die Zugänge zu den Bahnsteigen, die Umsteigebeziehungen zwischen den deutschen und schweizerischen Zügen und zum lokalen wie regionalen öffentlichen Personennahverkehr nicht barrierefrei sind.

Genauso verhält es sich mit dem Bahnhofplatz, dem Strassenzug parallel zur Bahnlinie. Hier treffen eine hervorragende Stadtarchitektur, bestehend aus einem kompletten Ensemble historischer Bauten, auf der einen Seite und das einzigartige Baudenkmal des Bahnhofsgebäudes auf der anderen Seite auf eine mehrspurige Stadtstrasse, welche dem Planungsstand der 1960er-Jahre entspricht. Daraus entsteht ein städtebaulicher Gesamtangel, welcher seit mindestens acht Jahren regelmässig im Lokalteil der regionalen Zeitung thematisiert wird.

PLANUNGSBEDARF

Der Bahnhofplatz eignet sich – nach erster grober Prüfung – für eine Umgestaltung nach dem Monderman'schen Prinzip «Shared Spaces» (Quelle: www.shared-spaces.org). «Ein europäischer Planungskon-



Bild: Stadtverwaltung Konstanz

Die Strasse wirkt wie ein Graben. Der Bahnhofsturm war über ein Jahr eingerüstet, ohne dass die Sanierung begonnen hätte. Das Gebäude vorne links wurde 2007 abgebrochen.

text für eine europäische Mobilitätsdrehscheibe», so könnte plakativ der Ansatz lauten, welcher den Durchbruch für den in einen Dornröschenschlaf gefallenen Ort bedeuten würde. Es gibt in Europa nur wenige Bereiche, die wie hier alle Mobilitätsformen und fast alle Verkehrsträger ausser der Luft (wobei visionär sogar mitunter von der Einrichtung eines Zepellinlandeplatzes die Rede ist) so eng zusammenwirken.

AUSBLICK

Der Umbau soll sukzessive stattfinden. Mit der schrittweise erfolgenden Umgestaltung des Hafens als Seepromenade seit dem Millennium und mit dem Neubau eines Sporthauses am Bahnhofplatz sind bereits erste Schritte gemacht. Es folgt der Ersatz der Brückenanlage südlich des Bahnhofsgebäudes durch eine barrierefreie Neuanlage.

Der grosse Wurf allerdings wäre erst erreicht, wenn die Bahnsteige barrierefrei sind, das Bahnhofsgebäude eine

seiner Bedeutung angemessene Gestalt hat und die Bestrebungen zur Umsetzung einer Mobilitätszentrale endlich fruchten.

Gleichzeitig wäre es aber auch als grosser Wurf zu bezeichnen, wenn es tatsächlich gelänge, den Bahnhofplatz zu einem qualitätsvollen Aufenthaltsraum für alle Verkehrsteilnehmer umzugestalten. Letztlich könnte auch die alte Forderung, die Stadt «zum See zu bringen», also die Wegeverbindung von der Altstadt zum Hafen über das Bahnhofsgebiet weg, ein Stück weit erfüllt werden. Das würde dann eintreten, wenn die Gesamtplanungen gemäss dem zuvor beschriebenen Anforderungsprofil umgesetzt würden. Eine Querung der Gleise etwa mittig des Bahnhofsgebäudes zum Hafen hin ist daher Teil dieser Planungen.

Christoph Menzel

Der Artikel im Original ist unter dem Titel «Europäisches auf engem Raum» in der Zeitschrift EI 05/08 erschienen. Der Autor stellte Pro Bahn Schweiz eine gekürzte Fassung zur Verfügung. Kontakt für die längere Fassung: chris.menzel@gmx.de



Bild: Stadtverwaltung Konstanz

Derzeitige Anbindung von Konstanz an das überregionale Schienennetz.

Genf rückt noch näher an Paris

Ab Sommer 2010 verkürzt sich die Reisezeit von der Calvinstadt in die Hauptstadt Frankreichs um 22 Minuten.

Mit der Reaktivierung der alten «Karpatenlinie» zwischen Bellegarde und Bourg-en-Bresse, die neu als TGV-Strecke Haut-Bugey bezeichnet wird, soll sich die Reisezeit für die TGV-Verbindungen zwischen Genf und Paris bereits ab Sommer 2010 erneut um 22 Minuten verkürzen. Die Reise von Genf nach Paris dauert dann noch drei Stunden,

der Umweg von 47 Kilometer über Culoz entfällt. Seit der Eröffnung der TGV-Verbindung im Jahre 1991 musste diese «Ehrenrunde» gefahren werden. Die nun frei werden den Trassen können von den SNCF für den Güterverkehr in Richtung Italien benützt werden.

TOTALSANIERUNG

Wir konnten uns bei einem Blitzbesuch auf den verschiedenen Baustellen vom Fortschritt persönlich überzeugen. Auf dem 65 Kilometer langen Abschnitt müssen Geleise und Oberbau total saniert werden, Tunneln werden erneuert, Kreuzungsstellen verlängert, Strassenübergänge gesichert und die Streckenführung wird für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt. Dann wird die ganze Strecke

elektrifiziert, was insbesondere auf den über sieben Kilometer langen Tunnelstrecken anspruchsvoll ist. Zusätzlich werden Warnsysteme für Steinschlag installiert.

Nach der Modernisierung sollen die TGV mit bis zu 140 Kilometern pro Stunde durch die recht liebliche Gebirgslandschaft fahren. In Nurioux soll ein neuer Bahnhof mit Kreuzungsmöglichkeiten für TGV entstehen und in Bellegarde wird ein neuer Bahnhofsteil mit einem Direktanschluss von und nach Genf gebaut.

SCHWEIZ ZAHLT MIT

Die Schweiz beteiligt sich am Projekt mit einem finanziellen Beitrag in der Höhe von 110 Millionen Euro aus dem FinöV-Fonds für HGV-Anschlüsse.

Edwin Dutler



Bild: Edwin Dutler

Der TGV Genf-Paris fährt im Bahnhof von Bourg-en-Bresse ein.

Schäden am Ärmelkanal-Tunnel nach Brand

Weil der Tunnel saniert werden muss, ist die Durchfahrt für Monate beeinträchtigt.

Im September hat in der Nordröhre des Ärmelkanal-Tunnels wieder einmal ein Lastwagen gebrannt, und schliesslich ist der ganze 700 Meter lange Zug mit allen Lastwagen restlos abgebrannt. 20 Stunden brauchten die Feuerwehren, um den Brand zu löschen. Der Schaden ist enorm. Mehr als 15 Kilometer der Nordröhre können nicht mehr befahren werden und die Dauer für die Durchfahrt der Eurostar-Züge hat sich markant verlängert.

Es war übrigens nicht das erste Mal, dass ein Lastwagen gebrannt hat. Vor zwei Jahren ist der Motor eines Kühl-

wagens in Brand geraten, auch dort wurden die Oberleitung und die Tunnelröhre schwer beschädigt. Hoher Sachschaden entstand bei einem Lastwagenbrand auch im Jahre 1996, auch damals musste der Verkehr für mehrere Monate eingeschränkt werden. Gelernt hat man aus den Vorfällen anscheinend immer noch nichts.

Mitte Oktober wurde nun mit den Wiederherstellungsarbeiten begonnen, man rechnet mit einer Bauzeit von ungefähr vier Monaten und Kosten von etwa 100 Millionen Schweizer Franken. Dies

bedeutet, dass für den intensiven Weihnachtsverkehr und die Sportferien weiterhin grössere Fahrplanunzulänglichkeiten und Verspätungen im Verkehr nach Grossbritannien und umgekehrt an der Tagesordnung sind.

Es würde sich für die privatrechtliche Gesellschaft Eurotunnel sicher lohnen, die Kontrollen bei den Lastwagen etwas zu intensivieren und vielleicht auch etwas seriöser zu kontrollieren, damit ein solches Desaster, das noch glimpflich abgelaufen ist, in Zukunft nicht mehr passiert.

Edwin Dutler

Firmen und Gönner

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

gs graphic-studio gmbh
network publishing



Nur noch neue Adresse von Pro Bahn gültig

Seit einiger Zeit hat Pro Bahn Schweiz eine neue Adresse. Bisher wurden an die alte Adresse gerichtete Briefe weitergeleitet. Doch nun ist die alte Poststelle definitiv aufgehoben und die alte Adresse somit nicht mehr gültig. Adressieren Sie Ihre Post deshalb bitte nur noch an:

Pro Bahn Schweiz
 Postfach 2224
 8021 Zürich

Kontakte

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

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

NORDWESTSCHWEIZ
Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz
 Postfach 3834, 4002 Basel

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

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

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

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

Entscheide stehen an: Bestimmen Sie mit!

Preisgestaltung, Rollmaterialbeschaffung, Fahrgastinformation: Das darf Ihnen nicht egal sein! Machen Sie aktiv in einer Arbeitsgruppe mit, es lohnt sich!

Aktuell wird über verschiedene Preismodelle als Lenkungs-massnahme bei den Pendlern diskutiert. Es wird im grossen Rahmen Rollmaterial beschafft oder bestehendes einem Refit unterzogen. Die Optimierung der Fahrgastinformation steht derzeit nicht im Vordergrund, bis zum nächsten Störfall, obwohl Handlungsbedarf besteht.



Preissystem:

Preislenkungsmassnahmen, Billettvelfalt, Zuschläge, obligatorische Platzreservierung, Tarif-Verbünde, Park & Ride, Kantönliche, Gratis-ÖV, Tarifverbund CH, GA, versteckte Aufschläge usw.

Mitarbeitende in der Ostschweiz gesucht

Wir suchen Mitglieder, welche im erweiterten Vorstand oder als Vertreter der Sektion Ostschweiz in den Ressorts von Pro Bahn Schweiz mitarbeiten möchten. Vor allem fehlen uns Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Kantonen Graubünden und den beiden Appenzell. Wir haben ein sehr vielseitiges Spektrum von Aufgaben. Interessenten melden sich bitte beim Sektionspräsidenten Hans Schärer (Adresse siehe links im Kasten «Kontakte»). Herzlichen Dank. HS

Pro Bahn ist im Zusammenhang mit den Preissystemen, dem Rollmaterial und der Fahrgastinformation stark gefordert. Damit wir diesen Aufgabenstellungen gerecht werden können, haben wir Arbeitsgruppen mit den unten stehenden Themen gebildet. Die Themen sind weder abschliessend, noch werden sie in dieser Reihenfolge behan-



Rollmaterial:

neue Fernverkehrszüge, Refit EC, Überarbeitung Flirt, Trams, Busse, Pendelfahrzeuge, Stehplätze, WC, Werbung an den Transportmitteln, Qualität 1. / 2. Klasse, Sauberkeit, Zuverlässigkeit, Funktionsfähigkeit usw.

Voranzeige für Versammlungen

Sektion Ostschweiz

Die nächste Mitgliederversammlung findet am Samstag, 16. Mai 2009, in Romanshorn statt. Nebst statutarischem Teil Besuch des Locorama im alten Lokschuppen. Mitglieder erhalten eine schriftliche Einladung samt Programm.

Sektion Zürich

Die Mitgliederversammlung 2009 findet am Samstag, 28. März 2009, in der Lokremise 1 des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO) in Uster statt. Details folgen, sobald bekannt. mgt

delt. Das wird jeweils im Rahmen der Arbeitsgruppen und aufgrund aktueller Situationen festgelegt. Für unsere Arbeitsgruppen suchen wir dringend Verstärkung. Dürfen wir auf Sie zählen? Karin Blättler

Interessierte melden sich bei Karin Blättler, Leiterin des Ressorts Dienstleistungen
 Telefon G: 041 208 31 01
 E-Mail: karin.blaettler@bluewin.ch



Fahrgastinformationen:

Störungsinformationen, Info an den Bahnhöfen, Info-Management, Billett-Automaten, Kursbücher usw.

Abschied von Peter Steiner

Am 11. Juli verstarb unerwartet unser Mitglied Peter Steiner. Er arbeitete engagiert im erweiterten Vorstand der Sektion Ostschweiz, vertrat die Interessen der Mitglieder im Kanton Graubünden und nahm sich vieler weiterer Aufgaben an. Wir haben mit Peter Steiner einen kompetenten und kameradschaftlichen Kollegen verloren. Er hinterlässt eine schmerzliche Lücke. Wir bewahren ihm ein ehrendes Andenken und verdanken seine wertvolle Mitarbeit über seinen Tod hinaus.

Vorstand der Sektion Ostschweiz



Damit die Bahn nicht entwertet wird.



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

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

Und: Die fünf Personen, die bis am 31. Dezember 2008 am meisten Mitglieder werben, erhalten **zusätzlich** eine SBB-Tageskarte (1. Klasse)!

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

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

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

E-Mail: _____

empfohlen durch (Name, Adresse): _____

Talon einsenden an: Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich; www.pro-bahn.ch

AZB
P.P. / Journal
3001 Bern