



Bild: wo

Bahnhof Olten

Montag, 12. Oktober 2009, 15.38 Uhr

Welcher Zug fährt hier als nächster durch? 500 Pendler haben Priorität vor 1600 Tonnen Tonerde, zahlen aber weniger. Ist das richtig? Muss wirklich der ganze Verkehr durch die Bahnhofshalle von Olten geschleust werden?

Schwerpunkt ab Seite 3



Kurt Schreiber
Vizepräsident
Pro Bahn Schweiz

Personen vor Güter oder Güter vor Personen?

Wer hat Vortritt? Der leichte Personenzug mit 300 Tonnen oder der 1200 Tonnen schwere Güterzug? 300 Tonnen sind doch wesentlich schneller beschleunigt als 1200. Also Güter vor Personen? Pro Bahn Schweiz hat sich eingehend mit dieser Thematik befasst – der Schwerpunkt ab Seite 3 vermittelt dazu weitere Einzelheiten.

Cisalpino wird aufgelöst – so die Botschaft, welche Ende September von den CEOs der SBB und von Trenitalia verkündet wurde. Eine

Umfrage von Pro Bahn Ende 2008 nahm diese Entscheidung vorweg: Mehr als 90 % der Befragten hatten damals genug Schadenfreude ist fehl am Platz, denn ändern tut sich wenig: Die pannenanfälligen und unbeliebten ETR-470-Triebzüge bleiben im Einsatz.

Wenn Sie dieses InfoForum in den Händen halten, ist Weihnachten nicht mehr weit. Ich benutze hier gerne die Gelegenheit, meine besten Wünsche für frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr zu übermitteln.

Voyageurs ou marchandises, à qui la priorité?

À qui la priorité? Au train de voyageurs de 300 tonnes ou au train de marchandises de 1200 tonnes? Plus facile d'accélérer 300 tonnes que 1200, et donc, priorité aux marchandises. Pro Bahn a creusé ce sujet, dont les détails figurent dans le dossier de la présente édition, dès la page 3.

La compagnie Cisalpino va être dissoute, les dirigeants des CFF et de Trenitalia nous l'annonçaient fin septembre. Une enquête effectuée fin 2008 par Pro Bahn avait anticipé cette décision: plus de 90 pour cent des

personnes interrogées abondaient dans ce sens. Pourtant, aucune joie maligne n'est de mise, car sur le terrain, pas grand-chose ne changera. Les trains automoteurs ETR 470, sujets à pannes et mal aimés, resteront en service.

Lorsque vous tiendrez la présente édition d'InfoForum entre vos mains, les fêtes seront proches. J'en profite pour vous adresser mes vœux les meilleurs pour vous souhaiter joyeux Noël et bonne année.

Priorità per le persone o per le merci?

Chi ha la priorità? Il materiale rotabile leggero di 300 tonnellate per il trasporto delle persone o il treno delle merci pesante di 1200 tonnellate? 300 tonnellate sono più facili da accelerare che 1200. Dunque priorità alle merci prima delle persone? Pro Bahn Svizzera si è ampiamente occupata di questa problematica – ved. alcuni particolari sull'articolo principale dalla pagina 3 in poi.

La Cisalpino sarà liquidata – questo il messaggio diffuso fine mese settembre da parte dei

CEO delle FFS e di Trenitalia. Un sondaggio di Pro Bahn alla fine dell'anno 2008 aveva anticipato questa decisione: più di 90% degli intervistati ne avevano abbastanza. Gioia maligna però è fuori posto poiché poche cose cambiano: le composizioni ETR470 detestate e soggette a guasti rimangono in servizio.

Quando avrà questo InfoForum in mano Natale non è più lontano, perciò colgo volentieri l'occasione di porgere i miei migliori auguri per le Feste e un anno nuovo felice.

Inhalt

Schwerpunkt

Vorfahrt auf dem Bahnnetz für Güter oder Personen.....	3
Forderungen fordern	
die Finanzierung	9
Zimmerberg-Tunnel II	10
Bahnhofprojekt Bern	11

Hintergrund

Schnelle Orangen – Regionalbahnzüge	12
Kundenbeirat SBB	13
Stille Örtchen	14

Ausflug

Witzige Bahnen	14
----------------------	----

International

CarPostal France	16
TGV Bern–Paris	18
Cisalpino ... e poi?	19
City-Nightline	20

Pro Bahn intern

In der Tiefe und in der Fläche	22
--------------------------------------	----

Impressum

Infoforum 4/09, Versand: 5. Dezember

Herausgeber

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

Redaktion

Kaspar P. Woker (wo)
Pourtalesstrasse 11, 3074 Muri b. Bern
T/F 031 951 23 00
ktwoker@bluewin.ch

Mitarbeit Pro Bahn

Heinrich Estermann (he), Hans Rothen (hr), Urs Schaffer (us), Kurt Schreiber (ks), Karin Blättler (kb), Federico Rossi (fr)

Korrektorat

Yvonne Schär
4900 Langenthal
yschaer@sunrise.ch

Traduction/Traduzione

Irène Minder (im), Roger Hasler (rh)

Inserate und Druck

Stämpfli Publikationen AG
Postfach 8326, 3001 Bern
T 031 300 66 66
Inseratemanagement:
inserate@staempfli.com

Grafisches Konzept

gs graphic-studio gmbh
T 055 450 80 80
www.graphic-studio.ch

Layout

mibDesign, Gestaltung und Konzept
8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage

2500 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband,
Europäischer Verband für die
Entwicklung des Schienenverkehrs.

Nächste Ausgaben

InfoForum 1/10 Inserateschluss	12. März 5. Februar
InfoForum 2/10 Inserateschluss	18. Juni 7. Mai
InfoForum 3/10 Inserateschluss	17. September 13. August

Vorfahrt für 1600 Tonnen Tonerde oder für 500 Pendler?

Der Verteilungskampf um das Schienennetz ist entbrannt. Güter- und Personenverkehr kommen sich in die Quere. Für Güter die Bahn oder mehr Pendler auf der Schiene statt auf der Strasse? Pro Bahn Schweiz (PBS) erläutert die Mechanismen und zeigt Lösungsansätze auf.



Thun: Container-Zug von Crossrail aus Italien wartet die Freigabe der Strecke Richtung Bern–Basel ab.

Bilder: wo

Ausgelastetes Netz – Nachfrage steigt

Pro Tag und Kilometer Schiene wurden 2006 in der Schweiz über 90 Zugskilometer (ZKm) abgewickelt. In Japan 75, in den Niederlanden 70, in Deutschland und Österreich sind's 50, in Italien 40 und in Frankreich weniger als 30 ZKm. [1]. Gleichzeitig wachsen die Passagierzahlen mit bis zu 8% pro Jahr. Bis 2030, wenn nicht früher, wird mit einem Anstieg um mindestens die Hälfte der aktuellen Werte gerechnet. Da erstaunt es nicht, dass unser Schienennetz eine bis zu 80% höhere Netz-Nutzungseffizienz aufweist als das vergleichbarer Länder.

Beachtenswert: Die Nachfrage im Tagesverlauf zwischen der stärksten Stunde und der

Nebenverkehrszeit schwankt zwischen Lausanne und Genf bis 250%, zwischen Zürich und Luzern sogar bis 300%. Gerade für diese Strecken wird zudem mit einem Wachstum von mehr als 100% gerechnet. Engpässe sind programmiert, ganz speziell in den Hauptverkehrszeiten.

Engpässe trotz Ausbau

Das Projekt ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur, siehe InfoForum 1/09) soll Entlastung bringen. Nicht einmal das Kernangebot von ZEB bietet für alle Engpässe eine Lösung – und dies bis 2030, sofern die nötigen Mittel aus dem FinöV-Fonds dannzumal zur Verfügung stehen. Ohne Vorfinanzierung durch die Kantone wird kaum

eines dieser Bauvorhaben vor 2025 in Betrieb gehen und die Bewilligungsverfahren dauern oft länger, als den Planern lieb ist. Selbst mit allen Optionen bleiben betriebliche Hindernisse bestehen; Heitersberg, Luzern, Effretikon–Winterthur und am Walensee. Dabei würde das Kernangebot ZEB mit 5,2 Mrd. Franken zu Buche schlagen, Erweiterungen und Zusatzwünsche mit einem zweistelligen Milliardenbetrag. Allzu leicht vergessen geht der damit steigende Unterhaltsaufwand. Engpässe kennt aber auch die Bundeskasse. Hiezu ist auf Bundesrat Leuenbergers Auslegeordnung zu Engpässen und Abgaben im Verkehr (Schiene und Strasse) vom 3. Novem-

ber 2009 zu verweisen; Stichwort: Mobility Pricing.

Geht das Verkehrswachstum auf der Schiene im selben rasanten Tempo weiter, stellt sich die Frage, wie lange dies noch bedient werden kann. Was, wenn dies nicht mehr möglich ist? Im Gegensatz zur Strasse bildet sich auf der Schiene kein «Zugstau», die Auslastung kann geplant werden. Zu befürchten sind aber Qualitätsmängel wie verspätete Züge, gebrochene Anschlüsse, mehr Stehplätze, Gedränge in Unterführungen und auf Perrons sowie auf Nebengleisen wartende Güterzüge. Ob wir davon bereits den Anfang spüren? Wird dadurch

Fortsetzung auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

die Attraktivität der Bahn so weit abnehmen, dass Kunden wieder auf die Strasse abwandern und das Nachfragewachstum ein Ende nimmt oder der Andrang gar zurückgeht? Schlimmer noch: Auch immer mehr Güterzüge drängen aufs

Netz. Die NEAT wird ja primär für den Güterverkehr erstellt und alle Züge zum Lötschberg und Gotthard sind durch den Raum Olten/Lenzburg-Brugg durchzuschleusen, wo auch am meisten Reisende durch wollen. Drängende Fragen stellen sich Bundesrat und Parlament: Welche Vorhaben aus dem

Kernangebot ZEB und welche Erweiterungen sollen/können realisiert werden. Mit den Vorfinanzierungen wollen die Kantone «ihre» Projekte bevorzugen. Unter Umständen zu lasten dringenderer Vorhaben. Das BAV ist gefordert, vorurteilslos Prioritäten zu setzen, ohne sich von regionalen Inte-

ressensgruppen unter Druck setzen zu lassen. Gelingt es unter diesen Voraussetzungen, die notwendigen Infrastrukturen rechtzeitig bereitzustellen, um das Verkehrswachstum aufnehmen zu können? Braucht es Zwischenlösungen?

[1] SBB Infrastruktur, Hansjörg Hess, bauenschweiz 26.05.08

Gleiche Preise bei ungleicher Nachfrage

Autobahnen sind gebührenpflichtig. Vierzig Franken pro Jahr für die Vignette sind allerdings vernachlässigbar klein. Der Schwerverkehr bezahlt die LSVA. Das löst nur einen gewissen Steuerungseffekt aus, speziell wenn die zur Debatte stehende letzte Erhöhung nicht kommen sollte (Bundesverwaltungsgericht 3.11.09). Auch auf der Schiene wird eine Gebühr verlangt. Die Eisenbahnunternehmen (EVU) bezahlen der Infrastrukturbetreiberin (ISB) einen Trassenpreis; als Beispiele: SBB-Personenverkehr der BLS-Infrastruktur für einen IC durch den Lötschberg oder DB-Schenker der SBB-Infrastruktur für die lärmenden Güterzüge St.Margrethen-Konstanz. Das schweizerische Trassenpreis-System ist relativ einfach aufgebaut und bemisst sich primär nach Distanz und Zugsgewicht. Zuschläge werden für die Benützung grosser Bahnhöfe (Knoten), elektrische Energie und Leistungen wie Rangieren, Nachtfahrten auf geschlossenen Strecken, usw., verlangt. Es gibt keine Abstufungen nach Tageszeit oder Wochentag, nach Lärmentwicklung oder nach Geschwindigkeit. Lenkungsmaßnahmen kennt das System nicht. Deshalb hat zum Beispiel Fret-SNCF wenig Interesse, mit einem Transitgüterzug von Buchs SG nach Mulhouse in der Mitte des Tages oder nachts via Romanshorn-Bülach-Koblenz nach Basel zu



Olten eine Minute später: IR Locarno-Basel und Ölzug aus Cornaux Richtung Zürich.

fahren, sondern nimmt den direktesten Weg via Walensee-Zürich-Bözberg und rumpelt abends in der Stosszeit durch die Agglomeration Zürich. Wer hat Vorfahrt – der französische Güterzug oder die S-Bahn?

Im Takt mit Vorrang

Gesteuert wird die Gleisbenützung durch eine klare Hierarchie der Zugsgattungen. Züge im Taktfahrplan haben Vorrang. Deshalb haben EC/TGV/ICE/CIS-Züge, IC/IR, RE/Regio-/S-Bahnen in dieser Reihenfolge freie Fahrt vor den meist unregelmässig verkehrenden Güterzügen. Auf den Trassenpreis hat dies keinen Einfluss. Die 1600 Tonnen Tonerde von Limburg nach Italien schleichen deshalb von Gümligen bis Thun gemächlich hinter der Berner S 1 nach. Dabei bezahlt der Güterzug ein Mehrfaches an Trassengebühren. Hier regt sich Widerstand der Verloader im Güterverkehr und mit ersten Ansätzen

von Güterzügen im Taktfahrplan wird der Anspruch auf bessere (sprich schnellere und gleichmässige) Trassen erhoben. Beim total ausgelasteten Schienennetz ergeben sich zwingendermassen Konflikte, speziell auf den Linien durch die grossen Agglomerationen.

Nachbarn lenken gezielter

Das Institut für Verkehrstechnik an der ETH hat einen Vergleich angestellt.

Deutschland kennt ein kapazitätsorientiertes System nach Auslastung, Tageszeit und Ausbaustandard der Strecken.

Frankreich erhebt Zugangs-, Reservierungs- und Verkehrsgebühren, unterschiedlich nach Verkehrsart. Damit wird die Netzauslastung, nicht aber der Verschleiss berücksichtigt. Recht aufwendig werden die Trassenpreise in Österreich berechnet, wobei neben Verbrauch und Verschleiss auch Anreize Eingang finden. Italien hat sich für

ein eher kompliziertes und wenig transparentes System entschieden. Hingegen wird die unterschiedliche Auslastung des Netzes abgebildet und es berücksichtigt, im Gegensatz zu anderen Systemen, Abweichungen von der Durchschnittsgeschwindigkeit, was eine grosse Auswirkung auf die Streckenkapazität hat. (Damit lässt sich wohl teilweise erklären, weshalb Cisalpino-Züge Richtung Mailand nicht schneller verkehren können als die S-Bahn. Anm. d. Red.) Fazit daraus: eine überraschende Vielfalt an Trassenpreis-Systemen.

Alle kennen Lenkungsmechanismen. Schwach ausgelastete Teile des Netzes sollen attraktiver werden, für stark belastete oder begehrte Abschnitte sind höhere Preise zu bezahlen, vor allem im Hochgeschwindigkeitsverkehr, wo versucht wird, entsprechend hohe Trassenerträge zu erwirtschaften. Der Verschleiss wird – im Gegensatz zur Schweiz – wenig gewichtet. Das schweizerische System ist beim so stark ausgelasteten Netz nicht mehr zeitgemäss, da auch kostspielige Bahnausbauten tendenziell die Distanz verkürzen, was zu weniger Kilometer-Entgelt und damit zu weniger Einnahmen führt. Es stellt sich die Frage, wie und ob in der Schweiz mit einer Differenzierung im Trassenpreis-System dem Verkehrskollaps auf der Schiene entgegengewirkt werden kann.



Olten drei Minuten später: Blockzug vom Lötschberg via Aarburg Richtung Basel.

Intensiver Mischverkehr

Die schweizerische Bahninfrastruktur bewältigt den dichtesten Verkehr. Zudem folgen sich bunt gemischt Güterzüge und S-Bahnen, Intercity-, europäische Prestigezüge und schwere Transitgüterzüge. Nirgendwo auf der Welt kennt man ein solches Mischsystem. Die Japaner als Pioniere bauten neben dem kapspurigen Bahnnetz (1067 mm) für den Shinkansen-Express ein neues Normalspurnetz. In Spanien ist Ähnliches im Bau (Schnellverkehr und Anbindung nach Europa: Normalspur, bisheriges Netz in Breitspur 1667 mm).

Die Niederländer, als Pioniere und Vorbild im vertakteten Personenverkehr, kennen nur einen geringen Güterverkehr. Dieser findet auf der Strasse und dem Rhein statt, dagegen wurde die Betouwe-Route Richtung Deutschland speziell für den Güterverkehr erbaut.

In der Schweiz konzentrieren sich der Import-/Export-Verkehr sowie der Gütertransitverkehr auf die Nord-Süd-Achse und die Agglomerationen des Mittellandes. Im Dreieck Basel-Zürich-Lausanne/Genf und auf den Transitrouten Gotthard/Lötschberg-Simplon kommen sich schwere Güterzüge und schnelle Reisezüge immer mehr in die Quere. Zudem reklamieren alle Landesgegenden S-Bahnen und Regionalzüge im Halbstundentakt. Alle diese Verkehre werden weitgehend auf denselben Strecken abgewickelt. Ausweichrouten werden nur wenige benutzt. Einige sind vorhanden, andere müssten mit mässigem Aufwand ausgebaut werden. Widerstand wäre dort allerdings wegen des Lärms zusätzlicher Güterzüge vorprogrammiert.

Alle EVU sind bestrebt, ihre Leistungen dann zu erbringen, wenn vom Kunden gewünscht.

Die kostspieligen Ressourcen, Rollmaterial und Personal, sollten dabei möglichst produktiv eingesetzt werden. Die Trennung der Verkehrssparten in selbstständige Unternehmen führt dazu, dass der Güterverkehr seine Produktionsmittel möglichst auch am Tag nutzen möchte, der Personenverkehr dagegen immer mehr Leistungen in der Nacht anbieten kann. Dies im Gegensatz zur früheren integrierten Produktion von G und P. Das bringt im ausgelasteten Netz zusätzliche Belastungen. Man denke nur an die leer fahrenden Güterzugslokomotiven, wenn sie vor oder nach einer Leistung an einem andern Ort zum Einsatz kommen.

Mehr Unterhalt notwendig

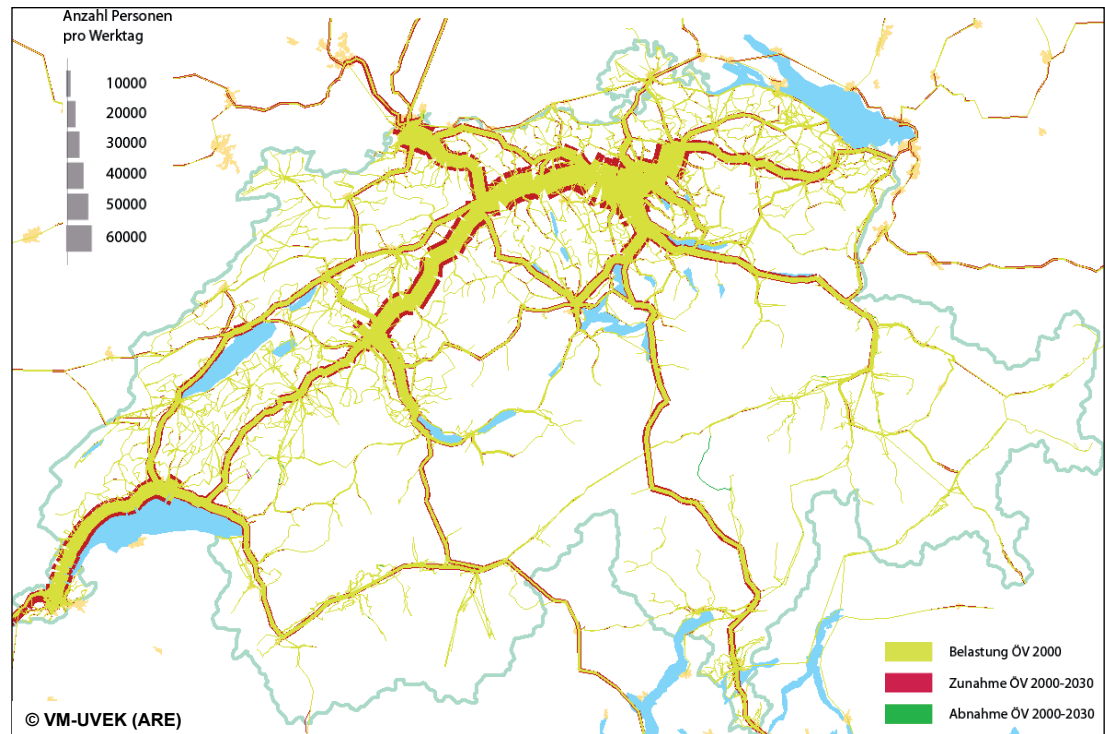
Die überdurchschnittliche Auslastung geht am Schienennetz nicht spurlos vorbei. Der Unterhalt muss verstärkt werden,

Schienen sind öfter auszuwechseln. Auch die Fahrleitungen werden viel stärker abgenutzt. Bei schwach belasteten Netzen bleiben längere Zugspausen für den Unterhalt. Frankreich kann sich noch heute sogenannte *blancs de travail* leisten, Zeitfenster, in denen auf bestimmten Strecken keine Züge verkehren, um den Unterhalt zu ermöglichen. Nicht so in der Schweiz. Sogar die Nachtpausen werden immer kürzer und die Nacht S-Bahnen verkleinern die Unterhaltsfenster noch mehr. Wen wundert's dann, wenn wegen schlechten Schienenzustands (Sept. 09) zwischen Bern und Thun Langsamfahrt angeordnet werden muss. Der Spardruck im Unterhalt ist das eine, die zeitliche Verfügbarkeit dafür das andere. Hier unerwähnt, aber genau so entscheidend für den Ausbau des Schienenverkehrs, ist die Fahrstromversorgung.

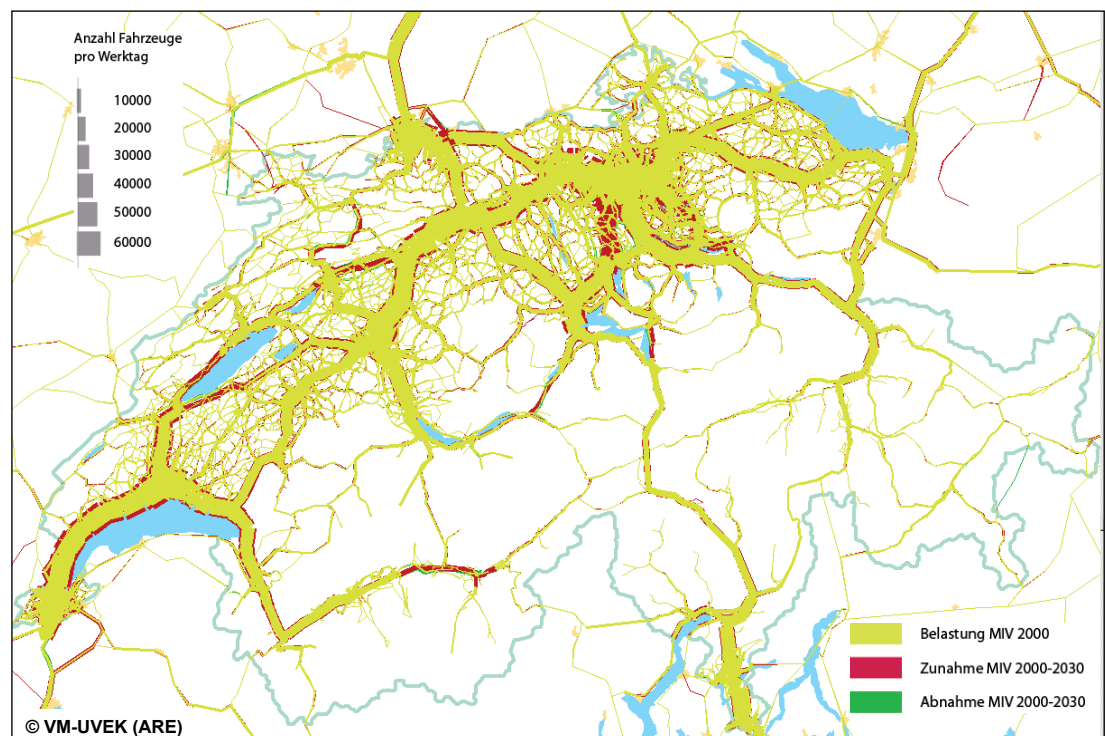
Ungebremstes Wachstum auf Schiene und Strasse

Der öffentliche Personenverkehr wächst vornehmlich im Pendlerverkehr auf den Hauptrouten. Deshalb ist der Güterverkehr auf der Schiene auch auf Nebenrouten zu verteilen. Volle Strassen in den Ballungszentren und starker Individualverkehr auf den Freizeitrouten Richtung Berge: Mobility Pricing könnte diese Prognosen beeinflussen.

Grafik: Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Netzbelastungen des öffentlichen Verkehrs 2030 (mit Verkehrsangebot 2000) und Veränderungen gegenüber Netzbelastungen 2000 in Personen (Basisszenario)



Netzbelastung des motorisierten Individualverkehrs 2030 und Veränderungen gegenüber 2000 in Anzahl Personenwagen (Basisszenario)

Lenkungsmaßnahmen und Anreize

Bis der geplante Ausbau der Bahninfrastruktur punktuell, respektive flächendeckend seine Wirkung entfalten kann, dauert es noch Jahrzehnte. Pro Bahn Schweiz erachtet es deshalb als unumgänglich, dass mit Lenkungsmaßnahmen und preislichen Anreizen das Schienennetz effizienter genutzt werden kann. Damit würden die letzten vorhandenen – oder je nach Sichtweise schlummernden – Reserven genützt und dies könnte auch mehr Geld in die Kasse der Infrastrukturbetreiber spülen.

Lenken

Die Trassenvergabestelle verschiebt Züge gezielt zeitlich oder räumlich auf unbenutzte Slots resp. Strecken. Wer nicht

zwingend in Spitzenzeiten verkehren muss, dem werden verkehrsschwächere Stunden oder Tage zugewiesen. Speziell Langstreckenzüge oder langsame Züge werden nicht durch neuralgische Stellen geleitet. Dazu dürften punktuelle Ausbauten auf weniger befahrenen Strecken notwendig werden (siehe InfoForum 1/09). Der Mangel wird gezielt verwaltet. Ein Zwang dazu darf als Notmassnahme durchgehen, kann aber nicht das Ziel sein.

Finanzielle Anreize

Das schweizerische Trassenpreis-System berücksichtigt primär den höheren Verschleiss durch schwere Züge. Dadurch werden dem Güterverkehr die teuersten Trassen, dafür mit

der schlechtesten Qualität, aufgebremst. Eine verkehrte Welt. Das Trassenpreissystem muss vollständig neu aufgebaut werden. Eine gute Gelegenheit dazu ist der angestrebte Übergang von der Trassenvergabestelle der Bahnen (SBB, BLS, SOB, VöV) zu einer hoheitlichen Institution, was von der EU und den Liberalisierungsbefürwortern gefordert wird.

Die oben aufgeführten zeitlichen und räumlichen Lenkungsmaßnahmen fliessen ein. Lärm- und verschleissarme Fahrzeuge geniessen Vorzüge. Eine möglichst homogene (hohe) Geschwindigkeit aller Züge auf einem bestimmten Streckenabschnitt ermöglicht eine kurze Zugfolge, was mehr Kapazität

hergibt. Alle Faktoren müssen so abgestimmt werden, dass eine optimale Auslastung des Streckennetzes resultiert. Folgende Faktoren kommen zur Anwendung:

- Differenzierung nach Streckenbelastung; Hauptstrecken sind teurer als Nebenstrecken, Knotenbahnhöfe/Agglomerationen ebenso.
- Preis variiert je nach Tageszeit/Wochentag.
- Differenzierung je nach Qualität, Priorität eines Zuges.
- Distanz, Energiebezug, Gewicht und Verschleiss.
- Abweichung der Geschwindigkeit eines Zuges

Fortsetzung auf Seite 8



Gümligen: Übergang Dreispur/Doppelspur. Links hinten IC Brig–Bern, Mitte Gleis frei für die S 1 Fribourg–Thun, rechts RoLa Freiburg–Navarra wird noch vor der S-Bahn eingefädelt.

Fortsetzung von Seite 7

vom vorgegebenen Optimum pro Streckenabschnitt nach oben und nach unten.

- Bonus-Malus für Lärmentwicklung – die Kriterien dazu sind festzulegen.

Keine Änderung sieht Pro Bahn Schweiz allerdings bei der Kategorisierung der Züge. Der vertaktete Personenverkehr muss gegenüber dem Güterverkehr vorrangig behandelt werden. Ein Verbot für Langstreckenverkehr mit Dieselfahrzeugen bleibt aus Umweltschutzgründen angezeigt.

Lärmarm statt Lärmschutz

Finanzielle Anreize sollen nicht primär eine Verteilung des Verkehrs auf schwächere Zeiten und Strecken fördern. Sie müssen den Anreiz bilden, lärm- und verschleissärmere Bahnfahrzeuge einzusetzen. Ein Beispiel ist in der Luftfahrt zu finden. Die Lärmgebühren der Flughäfen, welche ursprünglich

nur zum Ziel hatten, die Lärmbelastung für die Flughafenanwohner zu verringern, trugen letztendlich zur Entwicklung leistungsfähigerer, umweltfreundlicherer und leiserer Flugzeuge bei. Im Personenverkehr der Schweizer Bahnen bringen die neuen Fahrzeuge den gleichen Effekt. Im Güterverkehr kann das von Josef Meyer AG, Rheinfelden, entwickelte Drehgestell «Leila» einen entscheidenden Beitrag zur Lärmverminderung bewirken. Bis aber alle in Europa frei zirkulierenden Güterwagen so weit sind, entfalten noch die hässlichen und teuren Lärmschutzwände ihre Wirkung. Die dafür aufzuwendenden Millionen stellen lediglich eine Symptombekämpfung dar. Ein Ausdehnen auf das ganze Schienennetz würde Mittel am falschen Ort binden. Eher sind europaweit technische Innovationen im Bereich Effizienz, Gewichts- und Lärmverminderung von Bahnfahrzeugen zu finanzieren. Auch Tonerde-Züge würden dadurch leiser.

Güterverkehr auch im Takt

Wie eine Veranstaltung von Interessenvertreter eines neuen Güterverkehrs Ende Oktober gezeigt hat, entwickelt sich auch die Cargo-Sparte Richtung Taktverkehr. Leichte (leise) Cargo-Pendelzüge mit Wechselbehältern oder Containern bedienen ausgewählte Umladezentren und fahren nach starrem Fahrplan immer die gleiche Strecke. Damit soll Güterverkehr von der Strasse zurück auf die Schiene verlagert werden. Vertaktet und mit hoher Regelmässigkeit unterwegs, könnte dies zu einer ernsthaften Konkurrenz um die begehrten Slots führen. Der erste solche Zug ist zwischen Felsberg, Frauenfeld, Härkingen und Dailens unterwegs.

Dem System werden grosse Zukunftschancen ausgerechnet, speziell Richtung Tessin. Auch solche Verkehre können von einem effizienteren Trassenpreis-System profitieren, nicht nur der klassische Güterverkehr. Allerdings: So hoch das Interesse der Güterverkehrs-

kunden nach einem System-Umbau ist, so wenig dürften die Kantone davon erbaut sein. Höhere Kosten für die S-Bahnen, speziell für Pendlerzüge in der Stosszeit, wären wohl die Folge. Dies kann zu höheren Abgeltungen an die EVU für den Regionalverkehr führen.

Ausbau bleibt dringend

Mit einer optimalen finanziellen und betrieblichen/hoheitlichen Steuerung des Verkehrs kann aus dem Schienennetz in der Schweiz noch mehr herausgeholt werden. Keinesfalls vergessen werden darf aber der Unterhalt. Erweiterungen gemäss ZEB und Bahn 2030 sind dringend nötig, die Mittel dazu müssen bereitgestellt werden, sonst kommen sich die 500 Pendler und die 1600 Tonerde auf den Schienen immer wieder in die Quere.

InfoForum 1/09: siehe www.pro-bahn.ch/Infoforum oder kann bei der Redaktion bestellt werden.

**Federico Rossi /
Mitarbeit he, wo**



Olten drei Minuten früher: Ferngüterzug RB Limmattal–Lausanne Triage und IR Zürich–Bern. Alle müssen hier durch.

Forderungen fordern die Finanzierung

Der Verteilungskampf um das Bundesmanna ist voll im Gange. Gebaut werden für den Verkehr soll viel. Deshalb müssen wohl oder übel die Nutzniesser einen Obulus leisten. PBS hat mitgehört und tut ihre Meinung kund.

Im Gotthard-Komitee sind beide Basel, Aargau, Solothurn, Schaffhausen, Zürich, Zug, Luzern, Ob- und Nidwalden, Schwyz, Uri und Tessin vereinigt. Sie unterstrichen kürzlich an einer Pressekonferenz die Notwendigkeit zum Ausbau der nördlichen und südlichen NEAT-Zufahrten am Gotthard: Entflechtung in Basel, die bekannten Tunnelprojekte Wiesenberg, Heitersberg II, Zimmerberg II, Brütten und Axen, Doppelspur bis Schaffhausen, Tiefbahnhof Luzern, Umfahrung Bellinzona und Vezià-Melide. Eine fundierte Analyse schätzt diesen Bedarf auf Kosten von 13 Milliarden Franken. Zuwarten brächte den Kollaps, daher muss im Rahmen von Bahn 2030 eine Finanzierung gefunden werden.

Reisen statt Verbrauch besteuern

Bundesrat Moritz Leuenberger seinerseits betont klar, dass verlotterte oder nicht gebaute Infrastrukturen – auch bei Strasse und Strom – eine Hypothek für die nächste Generation darstellten und deren Ausbau deshalb heute in Angriff zu nehmen sei. Am 3. November stellte er unter dem Stichwort «Mobility Pricing» eine Neuordnung der Finanzierung von Schiene und Strasse vor. Leistungsfähigkeit und Substanz sind zu erhalten, der Schutz von Mensch und Umwelt muss gewährleistet sein, genau wie die Wirtschaftlichkeit der Infrastruktursysteme zu steigern ist. Beschleunigte Bewilligungsverfahren sollen bessere Rahmenbedingungen für die Umsetzung schaffen. Statt weiterhin Treibstoffe mit einer Abgabe zu belasten – dank Hybrid- und Elektroautos wird der Konsum und damit der Erlös aus den Zuschlägen zurückgehen –, ist die ef-



Erst wenn das Signal bei der Finanzierung «Freie Fahrt» anzeigt, schaltet auch das Signal zum Bauen auf Grün.

Bild: SBB

fektive Mobilität, das effektive Reisen zu verteuern. Auf Strasse und Schiene.

Auch eine zeitliche Differenzierung der Mobilität sei nicht auszuschliessen, so der Infrastruktur-Minister. Klare Vorstellungen dazu gibt es noch nicht, doch will Leuenberger die Diskussion anschieben, wie er bei Radio DRS ausführt. Nur so kann die Finanzierung aller notwendigen Ausbauten gesichert werden. Widerstand wird sich formieren. Primär gehe es aber um neue Finanzierungsformen und nicht um Mehreinnahmen für den Staat. Die Finanzierung der Projekte müsse sichergestellt werden.

Augenmass für Pendler

Gegen «Mobility Pricing» ist nichts einzuwenden. Damit wird die Finanzierung der Ver-

kehrsprojekte vereinfacht. PBS akzeptiert durchaus einen Obulus auf jedem verkauften Billett als Beitrag an die deutlich höheren Infrastrukturkosten der Zukunft. Neue Bahnlinien bringen den Kunden einen Mehrwert.

Hellhörig gemacht hat aber die Aussage, wonach «spürbare Zuschläge zur Hauptverkehrszeit» angewendet werden könnten. Bahnreisende leisten einen erheblichen Beitrag zum Umweltschutz, nehmen oftmals

längere Reisezeiten und in Stosszeiten auch Komforteinbussen (Stehplätze) in Kauf. Die Wirtschaft ihrerseits verlangt mobile Zeitgenossen. Pendelzeiten von 90 Minuten pro Weg seien zumutbar. Gependelt wird zu den Hauptverkehrszeiten. Dies erfordere allerdings eine Anpassung des Preissystems beim öV mit Augenmass, so wird der Vizepräsident von Pro Bahn Schweiz in den Medien zitiert.

KS

Mobility Pricing

Ein innovativer und notwendiger Ansatz, um dem FinöV-Fonds den Mittelzufluss zu sichern. Sonst werden weder Schiene noch Strasse ausgebaut. *Affaire à suivre*: europaweit aktuell, ein mögliches «Exportprodukt», wie der Schweizer öV als Ganzes. Gehört am Symposium der Messe Suisse Traffic. 11.11.09. Bern.

Zukunftstauglich statt Flickwerk

Ein Plädoyer für eine rasche Lösung beim Zimmerberg-Tunnel. Antwort auf den Gastbeitrag im InfoForum 1/2009.

Der Zimmerberg-Basistunnel (ZBT II) Thalwil–Litti/Baar war Bestandteil der NEAT-Vorlage und ist wichtig für die Zufahrt aus Zürich. Ende der Neunzigerjahre entstand der Zimmerberg-Tunnel I Zürich–Thalwil, an dessen Ende im Nidelbad als Vorbereitung Richtung Süden die unterirdische Überführung der Linie Zürich–Zug über diejenige nach Chur bereits erstellt wurde. Wegen der Finanzen erzwang das Parlament den Stopp des Weiterbaus zum ZBT II.

Gewisse Kreise lehnen diesen ab mit der Begründung von zu kleinem Nutzen und zu grossen Kosten. Mit Teilausbauten und kürzeren Tunnels zwischen Horgen-Oberdorf und Litti/Baar könne das Nadelöhr der zwei alten einspurigen Tunnels billiger umfahren werden. Dieser Alternativvorschlag ist in InfoForum 1/2009 vorgestellt worden. Demgegenüber steht die Ansicht von SBB, BAV und der Gotthardkantone, welche am Projekt ZBT II festhalten.

Kosten und Unwägbarkeiten

Der ZBT II kostet 800 Millionen Franken. Dazu braucht es nur ein Tunnelportal und einen Bauinstallationsplatz, denn auf der Seite Nidelbad ist das Anschlussbauwerk bereits vollendet. Der Alternativvorschlag bedingt mehrere Installationsplätze, der zusätzliche Albistunnel müsste in geologisch schwie-

rigem Gebiet gebohrt und in Sihlbrugg eine zweite Brücke erstellt werden. Die SBB nennen mit 900 Millionen Franken für diese Lösung ganz andere Zahlen als deren Promotoren mit 200–240 Millionen Franken. Somit kommt die offizielle Variante günstiger zu stehen als von Paul Stopper aufgelistet.

Vorausgesetzt, die Finanzen sind vorhanden, kann der ZBT II innerhalb von acht Jahren realisiert werden, die Auflageprojektstufe ist bereits durchlaufen. Beim Alternativvorschlag müsste wohl noch mit Einsparungen gerechnet werden und die Realisationszeit würde wohl auf zehn Jahre steigen. Ein weiterer Vorteil: Der ZBT II ergibt zwischen Zürich und Baar eine zweite unabhängige Bahnlinie, was bei der Alternativlösung nicht der Fall wäre. Definitiv ein Vorteil bei Streckenunterbrüchen.

Übrigens: Das Sihltal kann auch mit dem ZBT II problemlos mit direkten Zügen Zug–Adliswil–Zürich erschlossen und damit das Potenzial dieser Region genutzt werden.

Langsame und schnelle Züge trennen

Der ZBT II ermöglicht nebst der Kapazitätssteigerung eine Fahrzeitverkürzung nach Luzern oder Mailand von sechs Minuten. Dadurch lässt sich auch das S-Bahn-Angebot im Tessin optimieren. Ebenso wird der schnel-



Zimmerberg-Tunnel II: Neuer Railjet Zürich–Wien durch den Bahnhof Thalwil hindurch?

Bild: OeBB

le vom langsamen Verkehr getrennt und der Knoten Thalwil entlastet. Weitere Ausbauschritte sind möglich.

Der Alternativvorschlag bringt zwar eine ähnliche Kapazitätssteigerung. Weiterhin belastet bleibt der Knoten Thalwil und der Fahrzeitgewinn schrumpft auf vier Minuten.

Kompensation im Ausland?

Bei der Anschlussvariante wird für eine genügende Fahrzeitverkürzung bis Mailand ein Ausbau ab Chiasso stipuliert. Da lässt sich nur spekulieren, wie und ob dies verwirklicht würde und wer das zu berapen hätte. Eine vage Sache.

Thalwil Richtung Chur umfahren?

In der «günstigen» Anschlussvariante ist auch eine Verwendung des gebauten, aber bisher unnützen Stummels des Zimmerberg-Tunnels I Zürich–Thalwil vorgesehen durch eine Fortsetzung bis Oberrieden zur Umfahrung des Knotens von Thalwil. Dies dürfte einen zusätzlichen dreistelligen Millio-

nenbetrag auslösen. Es trifft zu, dass die Linie Richtung Chur stärker belastet ist als diejenige Richtung Zug, wie Paul Stopper ausführt. Sie ist aber durchgehend doppelspurig (Ausnahme bei Mühlehorn am Walensee), hingegen führt heute von Horgen-Oberdorf bis Sihlbrugg nur ein Gleis. Mit dem ZBT II wird diese Kapazität zusammen mit der Berglinie verdreifacht, was für die Zukunft Reserven freilässt und weitere Eingriffe in die Landschaft verhindert. Ob allerdings mit dem ZBT II wieder Güterzüge von Zürich zum Gotthard über diese Linie statt via Heitersberg–Freiamt geführt würden, bleibt offen.

Zusammenfassung

Aus all diesen Überlegungen heraus empfiehlt sich der Zimmerberg-II-Basistunnel als zukunftstaugliche Lösung, denn das Angebot wird verbessert, die Bahn wird dadurch konkurrenzfähiger und es entsteht eine attraktive Alternative zur A4, sodass das Umsteigen auf die Bahn leicht gemacht wird.

Kurt Schreiber

Variantenstreit verhindern

Nachdem der Zimmerberg-II-Tunnel in der Versenkung verschwunden ist, wird er nun von Bundesrat Moritz Leuenberger in «Via» 8/2009 neben der Dreispur Lausanne–Genf und dem Wiesenbergtunnel als das wichtigste Projekte der zweiten Ausbaustufe von Bahn 2030 bezeichnet. Diese Nachricht ist erfreulich – es ist zu hoffen, dass dieses Projekt rasch realisiert und nicht wegen Variantenstreitigkeiten wieder auf die lange Bank geschoben wird.

ZBB oder MzBB

Mehr Menschen werden sich mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur zwischen Zug und Stadt bewegen. Sie brauchen Raum. Fliesst dies in die Planung der Grossprojekte ein? In Bern kann diese Chance doch noch wahrgenommen werden.

Zürich erhält die DML, in Basel soll ein Herz(stück) eingesetzt werden, in Genf wird über CEVA gestritten und in Bern gibt's ZBB. LGV und NBS heissen die Dinger in Frankreich und Deutschland. Wiesenberg, Zimmerberg und Rotsee kurz orientieren sich eher an der Geografie, doch auch die sollen abkürzen und mehr bringen. Gemeinsam ist all diesen Kürzeln: Es sind gigantische, milliarden-schwere Ausbauten, um das Schienennetz leistungsfähiger zu machen. Die Planer rechnen mit eindrücklichen Zuwachsraten im Schienenverkehr und die Politiker sorgen sich um das nötige Geld.

Zu eng für 1000 Personen

Pro Bahn Schweiz (PBS) begrüsst den Ausbau der Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr genauso wie den Bau von neuen (doppelstöckigen) Schienenfahrzeugen und setzt sich auch für flächendeckende Taktverdichtungen bei Bahn, Tram und Bus ein. Bei den meisten Projekten dauert's noch eine Weile, bis sie gebaut sind. Vorerst geht's um die grossen Würfe, unspektakuläre Details werden später geplant. Genau dazu erhebt PBS den Mahnfinger. Aus S-Bahnen oder Fernverkehrszügen entleeren sich in grossen Bahnhöfen alle paar Minuten 500 bis 1000 Personen aufs Mal. Ebenso viele werden wieder eingesogen. Es wird eng auf Perrons, Rolltreppen und in Unterführungen.

Tragen die Planer diesen Verkehrsströmen genügend Rechnung, oder ergeben sich

für diese «Details» zu guter Letzt bauliche Zwänge, die einfach hinzunehmen sind? Werden die Verbindungswege zwischen Stadt, Tram, Bus und Bahn ausreichend und einladend dimensioniert? Nicht nur der technisch höchstmögliche Durchfluss (von Menschen, nicht Hochwasser) ist für die Reisenden wichtig, nein bisweilen sind jeder und jede von uns auch mit Kindern, mit Gepäck unterwegs, oder als ältere Menschen brauchen wir etwas mehr Ruhe und können nicht mehr in drei Minuten von Perron zu Perron hetzen. Kritisch wird's überall dort, wo die Planungshoheiten zusammentreffen.

Bern kann Trends setzen

Kurz: PBS lädt alle Planer der Bahngrossprojekte dringend ein, den Politikern und den Rei-

senden schon zu Beginn der Projektierungsphase aufzuzeigen, wie und wo sich die Menschen zwischen Bahn und Bus (MzBB) bewegen. Weitgehend unklar scheint genau dies für die Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) im bisher favorisierten Projekt zu sein. Für die dringend nötige Erweiterung des Berner Bahnhofs verfolgte die Regierung die Idee von zwei zusätzlichen unterirdischen Sackbahnhöfen mit langen Wegen von den Perrons zur Stadt. Ein Gutachten der ETH Zürich brachte diese Projekte letzten Sommer arg ins Wanken. Zuwenig Nutzen für viel Geld. Jetzt müssen die Planer über die Bücher gehen. Diskutiert werden neue Gleis-schlaufen oder eine Verbreiterung/Verlängerung des U-Bahnhofs für die meterspurigen S-Bahnen aus Bern-Nord. Be-

trieblich mehr für weniger Geld. Erfreulich: Die Stadtberner Baudirektorin, Regula Ritz, warf sehr direkt Fragen nach dem Ausgang aus dem Bahnhof Richtung Süden und Westen auf. Rechte Winkel, zu enge Durchgänge, unübersichtliche Unterführungen und sich kreuzende Verkehrsströme sind heute ein Markenzeichen des Berner Bahnhofes.

Mit dem nächsten Ausbau darf solches nicht wieder vorkommen. Pro Bahn Espace Mittelland wird im Rahmen der Mitwirkung auf diese Faktoren ein kritisches Auge werfen.

St.Gallen und Basel

Der Übergang vom Zug auf den «Bahnhofplatz» ist nicht nur in Bern ein Thema. In den St. Galler Medien fanden sich zum geplanten Umbau des Bahnhofplatzes mit zentraler Bushaltestelle harsche Worte. Der Ablauf zwischen Zug und Bus resp. Stadt sei unklar. Nicht zu vergessen: In ein paar Jahren führt auch durch St.Gallen eine DML, allerdings ohne unterirdischen Bahnhof. Die meterspurigen Linien Richtung Trogen und Gais werden zu einer Durchmesserlinie verknüpft und in Doppelspur über den Bahnhofplatz geführt. Es bleibt zu hoffen, dass dort die Planer für die MzBB gute Lösungen finden.

Eine erst vor wenigen Jahren gebaute – aber völlig ungenügende – Verbindung von Zug zu Stadt und Tram stellt die Shopping-Brücke im Bahnhof Basel SBB dar. Die vielen Ladengeschäfte mögen gut sein für die Rendite, doch wirkt dies, zusammen mit den schmalen Rolltreppen, wie eine künstlich verengte Koronararterie. Da braucht's dringend einen Bypass. Für Neubauprojekte sollte dies zukünftig zu vermeiden sein.

Andreas Theiler,
Mitarbeit wo



Nur in Randzeiten sind im U-Bahnhof Bern RBS wenig Menschen unterwegs. Bild: wo

Schnelle Orange mit Top-Design

Die neuen Triebzüge des RBS schneiden im Vergleich mit andern neuen Bahnfahrzeugen sehr gut ab und bestechen durch ihr Innendesign. Die Verkehrszunahme verlangt eine ausreichende Anzahl neuer Züge.



Roll-out des ersten NExT-Triebzuges in Worblaufen.

Bilder: hr

Im Juni 2009 rollte die erste Orange in Worblaufen aus dem Depot des RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn). Sie vermochte sofort zu gefallen. Eigentlich hört sie auf den Namen NExT und ist 35 Jahre jünger als ihre Schwester, das Mandarinli. Auch viel schöner und viel schneller, aber kaum grösser, seit das Mandarinli aufgeblasen, sprich verlängert, wurde.

Der RBS setzte 1974 die ersten wirklichen S-Bahn Fahrzeuge der Schweiz ein. Zweiteilig, einklassig, orange nüchtern entsprechend dem Zeitgeist und 75 km/h schnell. Bald erhielten sie den Übernamen Mandarinli und wurden vor einigen Jahren mit einem Zwischenwagen verstärkt. Auf diesen Fahrzeugen basiert im Wesentlichen der Erfolg des RBS. Für die Linie Bern-Solothurn wurden später bei Stadler Niederflurfahrzeuge der ersten Generation in Weiss, Grau,

Orange beschafft, ergänzt ebenfalls um einen Mittelteil mit der komfortablen 1. Klasse «la prima».

Jetzt setzt diese innovative Bahn wieder ganz auf Orange mit den sechs RABe 4/12 NExT (Niederflur-Express-Triebzug), pro Stück für knapp 9 Millionen Franken, gebaut bei Stadler in Altenrhein. Auf einer Testfahrt im Juli erreichte eine solche Komposition mit 133,5 km/h einen schweizerischen Rekord auf Meterspur. Deshalb das R = rapid in der Bezeichnung. Im kommerziellen Betrieb werden 120 km/h angestrebt. Diese Orange ist nicht nur schnell, sie ist zweifelsfrei das Beste und Edelste, was heute im Pendlerverkehr auf der Schiene angeboten wird. Niederflur, Klimaanlage, Panoramascheiben, Brandmelde-/Löschanlage, Notrufsäule und Kundeninformation sind Standard. Die Inneneinrichtung wurde speziell ent-

worfen. Das fühlt der Reisende sogleich (auf einer fahrplanmässigen Fahrt erprobt). Sitzkomfort, Beinfreiheit, Laufruhe und Beleuchtung geben auch in der zweiten Klasse ein erstklassiges Gefühl. Trotzdem hat's Platz für Kinderwagen und Velos. Im dreiteiligen Zug kann man von einem Wagen zum nächsten gelangen, was in Bern von Vorteil ist, steigen doch im Kopfbahnhof die Leute der letzten Minute alle hinten im Zug ein. So können sie sich verteilen. Platz durch eine Toilette geht nicht verloren. Die längste Reise in dieser Orange dauert knapp 40 Minuten und der RBS hat versprochen, seine Bahnhöfe mit (immer offenen?) Toiletten auszurüsten. Es ist nicht erstaunlich, dass dieses Fahrzeug in die Nomination für den Design-Preis Schweiz gekommen ist.

Wynental und Oberaargau

Pro Bahn Schweiz wollte wissen, ob vergleichbare Bahnen ebenso einmaliges Rollmaterial neu beschaffen, und war auf Test beim AAR (Wynental- & Suhrentalbahnhof, Aarau) und bei asm (Aare-Seeland-Mobil). Beide Unternehmen setzen 2008/09

neue Fahrzeuge aus dem Hause Stadler in Betrieb. Einerseits wurden Sitzabstände und -breite sowie die Anordnung gemessen und andererseits Testfahrten unternommen. Die getesteten Fahrzeuge aller drei Bahnen sind teilniederflurig, was für Reisende mit Kinderwagen, Rollstuhl, Stock oder Velo ausreichend ist, vor allem wenn auch die Perrons angepasst werden. Dies ist beim RBS, aber noch nicht bei den andern Bahnen, überall geschehen.

Beim AAR ist positiv hervorzuheben, dass mit den neuen Steuerwagen die 1. Klasse eingeführt wird. Das Interieur dort weiss zu gefallen. Die Ledersessel wirken etwas schwülstig, hingegen sind die individuellen Leselampen pro Sitz mehr als ein Gag. Der Raum pro Passagier kommt nicht ganz an die Orange heran. Diese Steuerwagen verkehren teilweise noch mit 40-jährigen Triebwagen und dann wird der Unterschied augenfällig. Früher wurde im Wynental transportiert, heute wird auch im Stuppenland gereist.

Bescheidener geht's im Oberaargau zu und her. Die ebenfalls dreiteiligen roten



Innen blau statt orange – man fühlt sich wohl in der 1. Klasse.



asm-STAR: mehr Strassenbahn, günstiger in der Anschaffung.

Bild: wo

STAR-Züge des asm sind auf kurze Regionalverkehrsfahrten zugeschnitten. Sie bieten, mit Ausnahme der ersten Klasse, gleiche Annehmlichkeiten wie die Fahrzeuge der beiden andern Bahnen. Die Bauweise scheint leichter und der Komfort dadurch geringer. Oder liegt es nur an den subjektiv weniger bequemen Sitzen? Etwas kleiner ist hingegen die Beinfreiheit.

Gleicher Lieferant für alle

Erstaunlich bleibt dieser Vergleich. Seit ein paar Jahren kommen alle neuen Bahnfahrzeuge für Meterspur aus dem Hause Stadler. Dass beim Glacier-Express oder den neuen Allegra-Triebwagen der RhB für den touristischen Verkehr Chur-Tirano andere Massstäbe gelten, ist klar. Im Agglomerationsverkehr lässt aber nach wie vor jede Bahngesellschaft andere Fahrzeuge entwickeln. Wir sprechen nicht von elektrischen oder technischen Abweichungen, die sich aus den historischen Spezifikationen ergeben. Gemeinsam ist heute die Bauweise als Gelenktriebwagen und gewisse Bauteile basieren auf einer einheitlichen Plattform. Grundsätzlich ist es nichtschlecht, dass jedes «Bähnchen» seinen eigenen Fahrzeugauftritt hat. Auch sind die meisten Anforderungen, wel-

che PBS an kundenfreundliche Bahnfahrzeuge stellt, erfüllt. Früher wurden je nach Kanton neue Wagen in Altenrhein, Pratteln, Vevey oder Schlieren bestellt – der Heimanbieter war zu bevorzugen. Heute wird zwar dem Wettbewerb das Wort geredet. Trotzdem bleibt's bei einem Anbieter, wobei aus Kundensicht festzuhalten ist, dass dieser seinen Job gut macht.

Genügend Fahrzeuge

Das Spannungsfeld zwischen Komfort, Raum für die unterschiedlichsten Reisebedürfnisse und möglichst hoher Transportkapazität bleibt bestehen. In der Regel setzen die Finanzen bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge die Grenze. Hier sei klar der Wunsch festgehalten, dass die Anzahl der Züge «grosszügig» bemessen wird. Bei Ausfall eines solch neuen Zuges verkehren mangels Reserve immer öfter Uralt-Triebwagen oder verkürzte Kompositionen und den Reisenden wird das Sardinengefühl zugemutet. Damit verlieren auch die neusten und best-designten Bahnfahrzeuge ihren Reiz. Diese Forderung geht an die Besteller des Regionalverkehrs, vor allem auch im Hinblick auf das prognostizierte Wachstum im öffentlichen Verkehr.

Otto Metzger, wo

Kundenbeirat der SBB

Pro Bahn Schweiz wurde als eine von vier Interessengemeinschaften in den Kundenbeirat der SBB berufen. Die Erwartungen sind hoch.

Satzungen sollen der vertrauensvollen, kooperativen und fairen Zusammenarbeit aller Beteiligten des Kundenbeirats dienen. Dieser besteht aus 25 Mitgliedern (Privatpersonen), deren Namen nicht veröffentlicht werden. Davon sind 12 Frauen und 13 Männer. 15 Personen stammen aus der Deutschschweiz, 7 aus der Westschweiz und 3 aus der italienischen Schweiz. Gemäss den Satzungen haben die 25 Mitglieder alle dieselben Kompetenzen, können sich nicht vertreten lassen und stellen «den Sprecher / die Sprecherin». Diese Person koordiniert Anliegen und Ideen der Mitglieder, ist primär Ansprechpartner der SBB und vertritt die Meinung des Rates gegenüber den Medien.

Pro Bahn bringt sich ein

Dem gegenüber stehen die Interessengemeinschaften (Stiftung für Konsumentenschutz, Fédération Romande des Consommateurs, Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, PBS), welche gemäss Satzungen je mit einer Stimme vertreten sind (Vertretung möglichst), das aktive Wahlrecht haben und sich in den Diskussionen einbringen. Die Chance von PBS wird sein, fundierte Erkenntnisse und Wissen einzubringen. Behandelt werden vermutlich Anliegen, die auch in unserem Kreise zu Diskussionen führen. Folgender Punkt der Satzungen unterstreicht dies: «Die Vertreter der Interessengemeinschaften informieren den Kundenbeirat über die Meinungen ihrer Institution zu den Schwerpunktthemen». Nicht gefragt sind die meist punktuellen Reklamationen, sondern breitere Themen mit

Handlungsbedarf aus der Sicht der Benutzer. Der Kundenbeirat tagt dreimal jährlich.

Am 18. September 2009 fand die erste Sitzung in Bern statt. Nach der Begrüssung durch den Leiter Personenverkehr a.i., Vincent Ducrot, stellten sich die Mitglieder mit ihren Erwartungen und Befürchtungen vor. Deren Hoffnungen gehen dahin, dass sie mit ihrer konstruktiven Mithilfe zur Kundenzufriedenheit beitragen, aber auch der Umsetzungswille bei der SBB vorhanden ist. Dann wurden die Satzungen besprochen, ergänzt und genehmigt. Das gemeinsame Mittagessen ergab fruchtbare Kontakte unter den Mitgliedern.

Eine lebhaftige Gruppendiskussion zum Thema Kundenzufriedenheit fand zu Beginn des Nachmittags statt. Die Resultate fliessen in die Marktforschung der SBB ein und ergeben weitere Sitzungsthemen. Wer befürchtet hat, das Ganze sei eine Alibiveranstaltung, sah sich nach der ersten Sitzung eines Besseren belehrt. Die obligate Gruppenfoto leitete über zum kurzen Referat von CEO der SBB, Andreas Meyer. Den Abschluss bildeten die Punkte Sitzungsablauf und künftige Schwerpunkte.

Pro Bahn Schweiz bringt sich ein durch Edwin Dutler, Präsident, oder Hans Rothen, Sekretär, als dessen Stellvertreter. Brennt ein Thema von allgemeinem Interesse bei PBS unter den Nägeln, werden sie dies hineinragen. Die Ernennung unseres Verbandes als erstes Mitglied des Kundenbeirates freut uns, honoriert das Engagement, weckt auch hohe Erwartungen, auf beiden Seiten. www.sbb.ch/kundenbeirat

Hans Rothen

Stille Örtchen

Eine Taskforce WC ist bei der SBB seit diesem Sommer im Einsatz. Der Unterhalt der fahrenden stillen Örtchen soll intensiviert, die Ausfälle vermindert und die Anzahl der WCs um 10% erhöht werden. So die Aussage in der SBB-Zeitung vom 23. September 2009.

Unter dem Titel «Die weite Reise zur nächsten Toilette» forderte PBS im InfoForum 2/08, dass gerade diesem Bedürfnis mehr Beachtung zu schenken sei. Der Artikel löste ein grosses Presseecho aus. Sicherlich hat dies zur Bildung dieser Einsatzgruppe (neudeutsch Taskforce) beigetragen. Dies ist erfreulich. Der SBB sei auch hier für diese, allerdings längst fällige, Initiative bestens gedankt.

Eine Toilette genügt nicht

Trotzdem bleiben Wünsche offen. Moderne Triebzüge (FLIRT, GTW, NINA) haben nur ein behindertentaugliches WC, das viel Platz benötigt. Hin und wieder mit Kleber «WC nicht benützbar» geschlossen. Es gibt nur zwei Lösungen: Fahrzeug sofort ausser Betrieb nehmen oder solche mit einem zweiten, gewöhnlichen WC. Zugegeben, der Vandalismus bereitet Sorgen, mit geeigneten Massnah-

men wie Videokameras lässt sich dieser eindämmen. Die benützende Person wird beim Eintritt und Austritt der WC-Anlage gefilmt. (Grüsel haben wahrlich keinen Anspruch auf Datenschutz.)

Toilette auch am Bahnhof

Auf gleiche Art liesse sich das Problem auf den Bahnhöfen lösen. Anstelle oft geschlossener WCs mit allen Einrichtungen, liessen sich Zusatzeinnahmen erzielen, indem für die Benutzung eine anständige Gebühr erhoben wird. Damit würden Unterhalt und elektronische Überwachung gegen den Vandalismus finanziert. Die Appenzeller Bahnen zeigen, wie man es macht: Anstatt das WC im Bahnhof Waldstatt zu schliessen, ist es gegen eine Gebühr von einem Franken benutzbar und eine Überwachungsanlage stellt sicher, dass kein Unfug getrieben wird.

Beispiele im stationären Bereich sind also vorhanden – es gilt, sie vermehrt umzusetzen. Mit den getroffenen Massnahmen in den Zügen hat die SBB ein erstes Zeichen für saubere und mehr benutzbare WCs gesetzt – es darf aber noch mehr sein: mindestens zwei Toiletten pro Triebzug und Wiedereröffnung vorhandener, aber nicht genutzter Anlagen auf den Bahnhöfen und das während der ganzen Betriebszeit – selbstverständlich mit entsprechender Überwachung. Zur Finanzierung und für den Unterhalt sind ebenfalls die Gemeinden zu verpflichten. Nicht nur in Waldstatt dürfte am Bahnhof die einzige frei zugängliche Toilette des Dorfes zu finden sein.

ks



Privalthaltestelle Hof der RhW (siehe rechts). «Bahnhof» und «Zug» zwar ohne WC. Hier wohl kein Problem.

Bild: wo



Oben: Blick aus dem Führerstand der RHB auf Bodensee und Stadler-Werk Altenrhein. Den Rückspiegel links braucht's für Vorwärtsfahrt mit den Sommerwagen.
Mitte: Witzweg Walzenhausen-Heiden.
Unten: Der Luftkurort Heiden.

AR Tourismus/wo

Der Witz und die witzigen Bahnen

Der Witzweg oder das Postauto verbindet sie am oberen Ende, ein T(h)urbo oder das Schiff am unteren Ende. Die eine hat eine Bergstation, die unten ist, beide fahren hauptsächlich mit Zahnrad, die andere hat von allem nur je ein Stück: Zwischenstation, Niveauübergang, Kurve, Weiche und Triebwagen. Die eine ist, obwohl klein, die «grosse» RHB, die andere, die RhW, unterscheidet nur ein Buchstabe von der «kleinen» RhB und keine fährt auf rhätischen Schienen.

Die Rede ist von der Rorschach-Heiden-Bergbahn und der Zahnradbahn Rheineck-Walzenhausen, welche vom Bodensee aus das Appenzeller-Vorderland erschliessen. Eine atemraubende Aussicht auf den See gehört dazu, genau so wie der Wanderweg und typische Restaurants mit ihren heimeligen Stuben.

Rheineck – Walzenhausen

1896 als Wassergewichtsstandseilbahn erbaut, führte sie schnurgerade vom Ortsende in Rheineck mit mehr als 250‰ zum Kurort Walzenhausen hinauf. 1909 wurde für die 500 Meter zum Bahnhof Rheineck eine Trambahn erbaut, doch traute man der Elektrizität noch nicht, womit das einzige Benzintram der Schweiz seinen Betrieb aufnahm. Die blühende Rideau-Industrie Walzenhausens versprach auch einen ansehnlichen Güterverkehr, weshalb gleich die Normalspur gewählt wurde, damit Güterwagen bis zur Talstation der Standseilbahn überführt werden könnten. Nichts dergleichen, hingegen erfolgten bald die Elektrifikation und der Kauf eines entsprechenden Triebwagens. Damit kam die kleine Bahn bei 2,5 km Länge zu vier Fahrzeugen, ein rekordverdächtiges Verhältnis.

Mitte der Fünfzigerjahre waren die Wagen – alle mit Holzkasten – so morsch, dass der Betrieb eingestellt werden musste. Ein grosser Umbau stand bevor. Seit nunmehr 50 Jahren pendelt der «neue» CFhe 1/2 mit seinen Holzbänken hin und her. Die Spurweite von 1200 mm ist einzigartig in der Schweiz und wurde von der Standseilbahn übernommen, denn das enge Trasse mit Brücken und Tunnel liess kein grösseres Profil zu. Dank der kurzen

Fahrzeit von 6 resp. 9 Minuten können Anschlüsse sowohl an den Rheintal-Express wie an die S-Bahn hergestellt werden. Das Postauto, welches die Bahn bei den periodischen Revisionen ersetzen muss, benötigt glatt die doppelte Fahrzeit. Dies ist mit ein Grund, weshalb das sympathische Bähnchen im Verbund der Appenzeller-Bahnen weiterhin auf eine kleine, aber treue Kundschaft zählen kann.



Nach Walzenhausen, einsteigen bitte.

Rorschach-Heiden-Bergbahn

Heiden wurde nach dem verheerenden Dorfbrand von 1836 im Biedermeierstil wieder aufgebaut und zog Gäste aus aller Welt an, so auch Henri Dunant, welcher seine letzten Lebensjahre in diesem Luft- und Molkenkurort verbrachte. Es erstaunt deshalb wenig, dass bereits 1875 die dritte Zahnradbahn der Schweiz auf diese Terrasse 400 Meter über dem Bodensee gebaut wurde. Ausgangspunkt ist der Hafenbahnhof Rorschach, um die Gäste aus Deutschland vom Schiff abzuholen. Halt dann im Rorschacher Hauptbahnhof weit ausserhalb des Ortes, wo – bereits etwas erhöht über dem Bahnhofareal – auch die «Bergstation» entstand. Ab hier geht's flott per Zahnstange über Wienacht-Tobel (bekannt dank dem Appenzeller Wie(h)nachts-Wy) nach Heiden hinauf. Der erlauchten Kundschaft wurde von Anfang an viel Komfort geboten mit Sommer- und doppelstöckigen Aussichtswagen. Damit die Rüschen und Blusen der Damen in Heiden nicht schwarz waren wie die Zylinder der Herren, besaßen die erstmals für gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb geeigneten Dampflok überlange

Kamine und bliesen so den Rauch weit weg.

Die Neigung von 90‰ lässt sich beinahe noch im Adhäsionsbetrieb bewältigen, weshalb bereits 1908 mit einem Saurer-Automobil Probefahrten unternommen wurden, um den teuren Dampfbetrieb abzulösen. Offenbar nur mit gemischtem Erfolg, denn es dauerte bis 1939 als mit zwei sehr urtümlichen FZeh 2/4-Lokomotiven der elektrische Betrieb aufgenommen wurde. Seit den Fünfzigerjahren besorgen Triebwagen den Dienst. Besonders im Sommer stossen sie jeweils einen Velowagen und bis zu fünf offene Sommerwagen (Baujahr 1875) über die 6 km lange Strecke. Seit einigen Jahren nun besorgt in der Regel der moderne Stadler-Gelenktriebwagen BDeh 3/6 den gesamten Verkehr im Stundentakt. Anlässlich dessen Revision im Herbst 2009 in der Werkstätte Landquart weilte wohl erstmals ein Fahrzeug der grossen RHB bei der kleinen RhB. Wegge-

fallen bei der RHB ist leider der Güterverkehr, welcher anfänglich durch einen Steinbruch alimentiert wurde. Zum Schluss wurden noch 80 Tonnen schwere Getreidesilowagen, im Sandwich zwischen zwei Triebwagen, zur Mühle nach Heiden hinauf gestossen und gezogen.

Noch sind fast alle Urfahrzeuge vorhanden und werden heute zusammen mit der jüngsten schweizerischen Dampflok, der H 2/2 Rosa, 1951 für die Maschinenfabrik Rüti gebaut, zur Freude der Bahnliebhaber in Betrieb gesetzt. Der Ausflugsverkehr sorgt im Sommer für viele Gäste, doch wer an einem schönen Herbsttag die Aussicht auf die Weiten des Schwäbischen Meeres, Bregenz, den Pfänder – und gleich unterhalb auf das Werk Altenrhein von Stadler – geniessen will, dem sei eine Fahrt mit diesen beiden Bahnen, heute Linien der Appenzeller-Bahnen, bestens empfohlen. Nicht zu vergessen: der Appenzeller Witz-Wanderweg, für alle, die sich nicht nur an diesen einzigartigen, ja witzigen kleinen Bahnen erfreuen wollen. Siehe Kursbuch 858/859, www.witzweg.ch, www.heiden.ch

Kaspar P. Woker

CarPostal France: bunt statt gelb mit Erfolg

PostAuto bringt mit der Expansion nach Frankreich Nachhilfe in der vernetzten Mobilität und hat Erfolg, mit bunten statt gelben Postautos.

Postautos sind gelb. Mit dem Postauto über die Alpenpässe. Ein Bild, das seit Jahrzehnten das Image von PostAuto prägt. Dessen Schwergewicht liegt heute vermehrt in den Agglomerationen. In Chur, Yverdon, St.Gallen und Bern sind die Buslinien in die Vororte fest in gelber Hand. Die Busse der Liechtenstein Bus Anstalt sind in einem frischeren Gelb gehalten, doch werden sie alle durch PostAuto betrieben. Seit Kurzem auch mit modernsten Doppelstöckern, um möglichst vielen Fahrgästen einen Sitzplatz anzubieten. Auch in der Schweiz sind nicht alle Postautos gelb: Auf Wagen der A-Welle Aargau und dem Glarner Bus ist das vertraute Posthorn nur noch als kleines Signet zu finden. Hier übernimmt PostAuto das Markenzeichen des regionalen Auftraggebers im öffentlichen Verkehr.

ÖV mit System

Gleiches gilt in Frankreich, wo PostAuto sich zu einem ernst zu nehmenden Konkurrenten entwickelt hat, wie Andreas Wenger, Leiter Markt International, in einem Gespräch mit InfoForum ausführte. In den Regionen Elsass, Franche-Comté, Rhône-Alpes, Burgund und Languedoc-Roussillon sind auf zehn Busnetzen «Postautos» unterwegs. Keines ist gelb, aber meist mit mehr Erfolg, d. h. mit mehr Fahrgästen, als in den Bussen der früheren Betreiber mitfahren. An farbigen oder postgelben Bussen kann dies wohl nicht liegen. Aber am System. Schlanke Anschlüsse an die Bahn oder in Busknoten, überlagerte Linien im Zentrum, les-



bare Fahrpläne, moderne Busflotte und die Einführung von Rufbussen (erstmalig in Haguenau) sind Trümpfe, wo PostAuto «nur» Selbstverständlichkeiten des schweizerischen ÖV-Systems auf die lokalen französischen Gegebenheiten anpassen musste. Mit Ausnahme von Haguenau leider noch nicht zum Standard gehört ein echter Taktfahrplan. Immerhin ergibt sich dank geschickter Fahrplanplanung z.B. in Bourg-en-Bresse ein «effet Navette: un bus toutes les 8 minutes» zwischen Stadtzentrum und Bahnhof.

Zentral erscheint Wenger der Blick auf die Gesamtmobilität, der Netzgedanke des ÖV. Dies ist ein kultureller Vorteil, den der Schweizer Anbieter mit sich bringt, welcher in den Verhandlungen mit den Bestellern der ÖV-Leistungen ausschlaggebend sein kann. Wo PostAuto zum Zuge kommt, sind deshalb auch nicht Billigangebote gefragt. PostAuto war nicht immer das günstigste Unternehmen bei gewonnenen Aus-

schreibungen, konnte aber das überzeugendste Angebot vorgeben. Die Befriedigung war gross, als die Stadtbusse Dole im Mai 2009 aufgrund der guten Erfahrungen wieder an PostAuto gingen.

Expandieren bringt Vorsprung

Busse in Liechtenstein und Frankreich stehen unter der Leitung von Andreas Wenger, einem modernen Betriebswirtschaftler, dessen Ziel eine weitere Expansion, aber nicht um jeden Preis ist. Die Verbindung zum Postauto in Liechtenstein ist historisch. Frankreich kam sehr unverhofft dazu. Der regionale Leiter PostAuto in Delsberg startete das Experiment dank seiner Kontakte in der benachbarten Franche-Comté als Versuch. Dank der nötigen Portion Glück konnte in Dole der ÖV aus seinem Mauerblümchendasein geholt werden. Das Interesse war geweckt, jetzt galt es, mit System vorzugehen, um Erfolg zu haben. Offen-

sichtlich zur Zufriedenheit der regionalen Besteller, des Mutterhauses in der Schweiz und natürlich der Fahrgäste, was in periodischen Umfragen bestätigt wird.

PostAuto setzt heute stark auf die Auslandsexpansion. Mit einem Umsatz von 600 Millionen Franken ist es der grösste inländische Busbetreiber im öffentlichen Verkehr. Das kann träge machen. Eine der ersten Linienausreibungen der Schweiz, das Oberengadin, ging prompt verloren und rüttelte die Tochter des gelben Riesen auf. Buslinien und ganze Netze werden periodisch ausgeschrieben. Auch Ausländer können mitbieten und diese drängen durchaus in die Schweiz, auch wenn beim Betrieb von ÖV-Linien nicht der grosse Gewinn winkt. Aber hier Fuss zu fassen, ist ein Gütezeichen. PostAuto wappnet sich gegen solche Konkurrenz, sammelt in Frankreich entsprechende Erfahrungen und will mit seinem Know-how auch grossen Busbetreibern wie



Dr. Andreas Wenger (41), Leiter Markt International von PostAuto Schweiz AG, ist verantwortlich für 10% des Umsatzes des grössten Busunternehmens der Schweiz oder rund 60 Millionen Franken.

Bunte Busse von CarPostal France in Macon und Dole.

Bilder: PAG

Veolia (F) die Stirne bieten. Skaleneffekte ergeben sich zudem bei der Technologie und der Busbeschaffung, wenn diese nicht nur über den inländischen Markt läuft. In mittelgrossen Städten unserer Nachbarländer sieht Andreas Wenger ein grosses Potenzial. Frankreich machte den Anfang, Italien dürfte folgen. Dort liegt im öV vieles im Argen, nicht nur auf der Schiene. In Österreich läuft wegen fehlender Marktöffnung

(noch) nichts, der Bundesbus (OeBB und Post) ist alleine auf weiter Flur. Nicht so in Deutschland, dem grössten, aber unter der Ägide der Bundesländer unterschiedlich organisierten Feld für Bus- und Bahnbetreiber, was einen erfolgreichen Einstieg schwierig macht.

Auch über die Grenze

Angesprochen auf grenzüberschreitende Buslinien, verweist Wenger auf seine Kollegen in

den schweizerischen PostAuto-Regionen. Treffer haben die Bündner mit ihren Linien nach Landeck (A), Mals, Livigno oder Chiavenna (I) gelandet. Aus der Sicht der Benutzer wären attraktive Buslinien für Touristen und *frontaliers*, *frontalieri* entlang des Juras bis Genf und im Tessin durchaus gefragt. Nicht überall winken Chancen. Zur unmöglichen Fahrplangestaltung der Transports Annemassiens TAC

über die Grenze kommt die lakonische Antwort: fest in Genfer Hand, da gibt's nichts für PostAuto. Pro Bahn gratuliert PostAuto zu den Erfolgen in Frankreich, welche nur dank den guten Leistungen als Betreiber in unserem hochwertigen vernetzten öV-System zustande kamen. Auch wenn im Ausland der «CarPostal» buntfarbig statt gelb ist.

www.carpostal.fr

Kaspar P. Woker

«L'effet Navette – un bus toutes les 8 minutes»

À Bourg-en-Bresse, des bus urbains de toutes les couleurs continuent de sillonner la ville. À l'avenir cependant, une nouvelle conception des lignes, des possibilités de transbordement entre bus urbains, train et bus régionaux, une planification efficace des horaires et des affichages d'horaires faciles à consulter, permettront d'offrir une fréquence si élevée entre le centre-ville et la gare qu'on peut parler d'un véritable service de navette. L'initiative de ce service revient à Car-

Postal Suisse. Entre-temps, la filiale étrangère des cars jaunes exploite dix réseaux de bus en France, de même que la totalité du réseau de bus de la Principauté du Liechtenstein. Le succès ne s'est pas fait attendre: il repose sur l'approche éprouvée en Suisse depuis de nombreuses années qui mise sur une mobilité en réseau, impliquant le train, les bus et les trams. L'expansion à l'étranger est la réplique de CarPostal Suisse aux démarches de libéralisation du marché. In-

versement, des prestataires de service, notamment français tels que Veolia, n'attendent que le moment de prendre pied dans le trafic régional suisse. CarPostal, en s'implantant d'emblée en France, tient à conserver une longueur d'avance. L'Italie constitue le prochain champ d'expérimentation. Celles et ceux qui, dans ce pays, ont vécu l'attente d'un bus à un arrêt perdu en rase campagne imaginent sans peine que l'expansion méridionale de CarPostal est chose faite.

TGV Bern–Paris

Wie sich die Sektion Espace Mitelland (PBEM) von Pro Bahn Schweiz für diese Verbindung einsetzt.

Im Frühjahr 2009, als das Thema «Direkter TGV Bern–Paris über Neuenburg» erstmals in der Kerngruppe von PBEM diskutiert wurde, war das Aus für die zweite tägliche Verbindung schon bekannt. Unterdessen wissen die Insider, dass auch die einzige verbleibende Verbindung, vor allem bei Touristen beliebt, noch längstens fünf Jahre fahren wird.

Die neue Verbindung mit dem TGV-Est ab Basel ist so attraktiv, dass sie einen beträchtlichen Anteil von Bernern anzieht, trotz Umsteigens. In zwei Jahren wird die TGV-Linie Rhin-Rhône für diese Züge noch einmal eine Beschleunigung um eine halbe Stunde bringen. So gesehen ist das Aus für die be-

schauliche, wenn auch landschaftlich sehr reizvolle Linie über Pontarlier nachvollziehbar. Nicht tangiert ist der TGV Lausanne–Dijon–Paris.

Was bleibt da einer Sektion von PBS noch zu tun? Zuerst sahen wir eine Medienmitteilung vor; schliesslich haben wir uns für einen wohl direkteren Weg entschieden und den Regierungsräten der Kantone Bern, Neuenburg, Waadt, Jura sowie den interessierten Touristengruppen geschrieben. Wir setzen uns einerseits für eine valable Verbindung der Neuenburger ein – sie sollen nicht am Schluss die einzigen Verlierer sein. Andererseits unterstreichen wir die Wichtigkeit der sogenannten Interligne, die von Biel

über Pruntrut und Delle weiter bis zum neuen TGV-Bahnhof Méroux (zwischen Belfort und Montbéliard) führen soll. Dort wurden Mitte Oktober die Verträge unterzeichnet und die Finanzierung ist geregelt, damit die stillgelegte Bahnlinie von Delle nach Belfort wieder reaktiviert wird. Ab Dezember 2011 verkehrt der TGV Rhin-Rhône, ab Dezember 2012 soll die Zufahrt aus der Schweiz eröffnet sein. Damit stehen aus Bern und dem östlichen Jura zukünftig zwei TGV-Verbindungen zur Verfügung, zwar je mit Umsteigen: entweder via Basel oder via Méroux/Belfort.

Beharrliches Dranbleiben am Thema zeichnet die Arbeitsweise von PBEM aus. Ebenso

wichtig ist aber, die richtigen Personen an den Schaltstellen der Macht zu kennen und mit ihnen in Kontakt zu treten. Solche Aktionen sind zwar nicht spektakulär oder publikumswirksam, aber wir glauben, dass wir auf diese Art mehr für die öV-Kundinnen und -Kunden erreichen. Diese Zeilen sollen unsere Mitglieder informieren, wie aktiv wir uns um Belange des regionalen Verkehrs einsetzen, auch wenn er bis Paris führt!

Wer möchte dabei mithelfen? Wir treffen uns in der Kerngruppe monatlich am dritten Montag. Weitere Auskünfte beim Präsidenten von PBEM, Aldo Hänni, 079 327 58 56 oder haenni.aldo@hispeed.ch.

Aldo Hänni



Waarhaftig schön!

Geniessen Sie eine Fahrt im Kanton Aargau.

Regional und vernetzt.

Erleben Sie entspannende Momente im Wynental und im Suhrental.

Gute Faart

AAR bus+bahn · Postfach 4331 · 5001 Aarau · Tel. 062 832 83 00

Cisalpino ... e poi?

Un appello degli utenti alle autorità delle FFS.

La liquidazione di Cisalpino SA è un passo che ASTUTI auspica da tempo, ma non risolve certo la situazione. I vecchi ETR 470 inaffidabili continueranno a circolare e gli ICN delle FFS dovranno continuare a tappare i buchi e, sottoposti a sollecitazioni eccessive e alle ridotte possibilità di manutenzione adeguata, cominciano a loro volta a presentare problemi come pulizia insufficiente e toelette inagibili.

Su Milano l'offerta di orario è insufficiente e il Mendrisiotto continua a restare parzialmente escluso dai collegamenti diretti con il resto della Svizzera. La reintroduzione della fermata del CIS a Chiasso e solo un cerottino per l'ego ferito dei Chiassesi. Con il CIS sempre in ritardo non si potranno assicurare coincidenze secondo orario né a Zurigo, né a Arth-Goldau per il resto della Svizzera. La vera soluzione è che gli ICN proseguano sempre fino a Chiasso, con fermata a Mendrisio.

Salvate il salvabile

Cisalpino SA ha dimostrato al di là di ogni ragionevole dubbio che un matrimonio tra due compagnie come FFS e Trenitalia non funziona: le due filosofie di servizio pubblico non

sono solo differenti, sono incompatibili. Mentre le collaborazioni con DB, ÖBB e SNCF funzionano, con Trenitalia non è il caso: abbiamo importato i difetti del parastato italiano. Ciò non si è verificato solo sulla linea del Gottardo, tutte le amministrazioni ferroviarie confi-

«Fermate il degrado. Fino a quando si potrà continuare così?»

nanti con l'Italia hanno avuto i medesimi problemi. In Italia nessun governo si è mai preoccupato di promuovere servizi pubblici efficienti e non è in vista un cambiamento di mentalità. Nell'impossibilità di attuare un servizio adeguato su Milano e verso sud, le FFS si concentrano sulle relazioni con gli hub ferroviari della Svizzera Tedesca, Lucerna, Basilea e Zurigo, almeno per garantire coincidenze snelle sulle relazioni verso il resto della Svizzera e dell'Europa.

Fermate il degrado

Purtroppo dobbiamo constatare che le stesse FFS hanno imboccato una china preoccupante: gli orari non sono più rispettati come anni fa, le carrozze ristorante sono troppo spesso impresenziate senza preavviso; e questo non solo sulla disgraziata tratta del Gottardo ma anche nelle ben frequentate e



I vecchi catorci ce li cucchiamo tutti al Gottardo.

Bild: wo

redditizie tratte dell'Altipiano. Si punta tutto sul risparmio e basta. Il personale deve fare salti mortali per compensare gli errori strategici e deve pure subire le critiche a volte violente della clientela per colpe non sue: fino a quando si potrà continuare così?

Le FFS e le società di servizi a bordo disponevano di personale affidabile e competente

che si identificava con orgoglio nell'azienda. Ma questo capitale umano si sta dissipando: parlando con ferrovieri e personale di servizio a bordo si nota una chiara perdita di motivazione. Un fatto altamente preoccupante al quale la direzione FFS non presta la dovuta attenzione. Il successo di un'azienda non si misura solo nei bilanci contabili ma anche nei fattori umani come la soddisfazione dei clienti, la motivazione del personale e il radicamento e l'identificazione nel tessuto sociale in cui il servizio pubblico opera. Per considerare questi fattori non bastano le lauree in economia e management, serve responsabilità e dedizione personale da parte di chi ha ricevuto il mandato di dirigere l'azienda.

Giovanni Ruggia

Mehr Engagement statt reine Ökonomie

Mit dem Rückzug von Cisalpino sind die Probleme der Bahn am Gotthard Richtung Italien nicht gelöst. Der Präsident der Tessiner Sektion von Pro Bahn hält den Verantwortlichen der SBB mit klaren Worten ein mangelndes Engagement in dieser Sache vor. Das Personal hat die Reklamationen der Reisenden anzuhören

und Entscheide des Managements aufzufangen. Mangelnde Identität der Leitung mit den Leistungen, nur Einsparungen zählen. Die Bahn sei sich des sozialen Netzes in dem der öffentliche Verkehr funktioniert, zu wenig bewusst. Die Kundschaft fragt sich, wie lange das so weitergehen kann.



Viel Aufwand in kurzer Zeit für ein blitzblankes Badezimmer im Schlafwagen von City-Nightline.

Bilder: DB

Barfuss vom Badezimmer ins Bett, aber nur Richtung Norden

City-Nightline baut auf ein gutes Nachtzugangebot ab der Schweiz, doch Richtung Italien und Frankreich bleiben Tageszüge die einzige Wahl.

Was zu Hause selbstverständlich ist, gilt auch im rollenden Hotel von City-Nightline, welche «das längste Hotel der Schweiz» betreibt. Zimmer an Zimmer, 600 Meter, sind jeden Tag in Zürich blitzblank zu putzen. Morgen sind's andere, die aus Hamburg, Amsterdam oder Kopenhagen Gäste gebracht haben. Klein sind die Zimmer mit einem bis vier Betten, manchmal auf zwei Etagen, einige mit eigenem Bad, sodass arbeiten zu zweit nicht möglich ist. Die Reinigungszeit ist exakt bemessen und plötzlich rumpeln die Zimmer während des

Putzens von einem Gleis zum andern, um die technische Inspektion der Hotelräder und -bremsen durchzuführen oder Wasser nachzufüllen. Pünktlich um 18 Uhr muss alles bereit stehen, damit die Gästezimmer, zusammen mit Speisesaal, Küche, Velo- und Gepäckraum, wieder in der richtigen Reihenfolge nach Dresden-Prag, Berlin, Hamburg oder Amsterdam wegfahren können.

Bis die Gäste im Hotel einchecken, findet die obligate Qualitätskontrolle statt. Es wird geprüft, ob Toilettenpapier, Seife, Bettlaken und weitere

Utensilien an Bord sind, denn das Nachschubmagazin bleibt hier. Pünktlich um 19.30 Uhr stehen die Stewards und Hostessen am Gleis 14 in Zürich HB bereit, um die heutigen Gäste für eine Reise Richtung Norden zu empfangen. Ein ganz normaler Putz- und Service-Tag von City-Nightline, der grössten Betreiberin von Schlaf- und Liegewagen in Europa.

Deutschland, Dänemark, Holland, Tschechien

Die Schweizer als treue Gäste werden auch im nächsten Jahr mit einem guten Angebot von

City-Nightline belohnt. Kopenhagen, Berlin (Juli/August freitags bis Rügen), Hamburg, Leipzig, Dresden-Prag und Amsterdam werden jede Nacht angefahren. Für den Wintersport verkehren die Wagen Amsterdam und Hamburg bis/ab Brig. Nach Berlin und Hamburg werden neue Komfortschlafwagen (Deluxe-Abteile mit WC/Du) eingesetzt und dank starkem Franken sinken die Preise ab der Schweiz um 5%. Infos unter www.citynightline.ch. Buchen kann man sechs Monate im Voraus.

Moskau, Österreich, Costa Brava

Richtung Norden steht der Schweizer Kundschaft ein gutes Nachtzugangebot zur Verfügung, inklusive der Verbindung Basel-Warschau-Moskau, die



Alles bereit für die Gäste.

mit einem modernen russischen Schlafwagen bedient wird und nicht mehr nur für Wodka und Diplomatenpost bestimmt ist, wie die seinerzeitigen Verbindungen Bern und Genf–Moskau. Richtung Osten geht's in den Nachtzügen der ÖBB weiterhin nach Salzburg–Wien/Prag und Graz/Zagreb. In den Schlaf wiegen kann man sich auch an die Costa Brava nach Barcelona mit dem Talgo-Zug von Elypsos.

Italien, Frankreich, Belgien

Finster bleibt die Nacht in alle andern Richtungen. Die Verbindungen Amsterdam–Basel–Mailand und Zürich/Genf–Florenz–Rom fallen den finanziellen und betrieblichen Forderungen von Trenitalia zum Opfer. Damit verschwindet der neben dem Wiener Walzer beliebteste Euro-night-Zug Luna nach Rom endgültig und das Engagement der SBB im Nachtverkehr mit Liegewagen und Occasionsschlafwagen ist zu Ende. Was wird wohl aus den 20 erst kürzlich revi-

dierten nachtblauen SBB-Liegewagen? An einem Mediengespräch mit Verantwortlichen von City-Nightline wurde nur so viel verraten, dass sie durchaus Interesse an dieser Verbindung hätten, analog München/Wien–Rom, aber dies an den italienischen Vorstellungen scheitere ... die Cisalpino-Story lässt grünen.

Richtung Frankreich und Belgien läuft schon seit einigen Jahren nichts mehr durch die Nacht, nachdem mit dem TGV-Est auch die Verbindung Chur–Paris, einst Teil des Arlberg-Orient-Express, verschwand. Mehr TGV brachte auch das Aus für die Nachtzüge Genf–Nizza und Genf–Nantes–Bretagne. Schweizer Emissäre, die zur EU reisten, waren treue Kunden des Schlafwagens Brig–Bern–Brüssel, doch heute sind sie offenbar als Kunden der Airlines unterwegs. Als schwacher Trost bleibt der Hinweis auf die Fluglinie Bern–Brüssel, deren wiederholte Anläufe mangels Rentabilität immer wieder versandeten.

Da liest es sich dieser Tage in der Zeitung beinahe als Hohn, wenn Hansruedi Müller, Professor für Tourismus und Ökologie an der Universität Bern, für die Reisen an seinem Institut die Bahn dem Flug vorzieht, denn der Nachtzug sei nicht nur umweltbewusster, sondern man spare gleich noch eine Hotelübernachtung. So es denn eine Verbindung gibt. Nachtzugverbindungen unter www.sbb.ch, www.bahn.de.

Kaspar P. Woker



Im CNL Aurora Kopenhagen–Basel sind auch Fahrräder willkommen.

Bild: wo



Anschluss abwarten

Am Bahnhof Brugg werden die Postauto-Chauffeure mit dieser Leuchtanzeige informiert, ob die Anschlusszüge rechtzeitig verkehren. Nur vernetzte Betriebs- und Infosysteme von Bahn und Bus/Tram bringen den Kunden einen echten Mehrwert und zeigen, ob beim Umsteigen Hetzen angezeigt ist. Ein ähnliches System wäre auch in Ins zwischen BLS und Postauto von Nutzen. Dort wartet der Bus selten auf den Zug, denn der Fahrplan lässt dies kaum zu.

wo

**Kalender 2010
Schweizer Schifffahrt 1884–1953**



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

CHF 30.— pro Exemplar (inkl. 7,6% MwSt.)
zuzüglich Porto und Verpackung



Pro Bahn Schweiz: in der Tiefe und in der Fläche

In der letzten Ausgabe von InfoForum wurde die Organisation und der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz (PBS) vorgestellt. PBS bleibt dran und versucht, Fragen rund um die öV-Benützung vertieft anzugehen. Gleichzeitig möchten wir neue Mitglieder rekrutieren. Je breiter die Basis, desto gewichtiger unsere Stimme. Auf ausgesuchte Themen konzentriert sich die Arbeit in den Ressorts, regionale Schwergewichte setzen die Sektionen. Die Beschreibung ist direkt durch die zuständigen Personen erstellt worden.

Ressorts gehen in die Tiefe

Welche Informationen wünschen Kunden am Bahnhof, im Zug oder im Bus? Eine typische Frage für das Ressort Dienstleistungen, betreut von Karin Blättler, Luzern.

Dienstleistungen im öV

Nebst Kundeninformationssystem an der Haltestelle und im Fahrzeug, gehören Einrichtungen, wie ein oder zwei Toiletten pro Triebzug, Beurteilung von Maquetten der Inneneinrichtung und Fragen zur Preisgestaltung für den öV zu den Ressortaufgaben.

Fahrplan

Fast alle Zugreisenden sind auch Fahrplanspezialisten – speziell für «ihre» Strecke. Da gäbe es noch so viel zu verbessern. Wirklich?

Auf nationaler Ebene setzt sich damit das Ressort Fahrplan auseinander, betreut von Bastian Bommer. Jährliche Feinkorrekturen und prinzipielle Aspekte des Angebots im öffentlichen Verkehr, welche weit über den aktuellen Fahrplan hinausreichen, gehören dazu. Das Ressort kann auf profunde

Kenntnisse von Fachleuten und von Vielfahrern zählen.

Güterverkehr

Für Güter die Bahn – so lautete ein bekannter Slogan. Hiefür kann PBS nicht viel beitragen. Doch die Frage, wer auf der überlasteten Schieneninfrastruktur den Vorrang hat, eine S-Bahn oder ein Transitgüterzug, das beschäftigt dieses Ressort, betreut von Federico Rossi. Details zur momentanen Hauptarbeit im Schwerpunktartikel auf Seite 3.

Pro Gare

Billette an kleinen Bahnhöfen gibt's meist am Automaten. Manchmal auch im avec- oder Migrolino-Shop. Oder ein Stationshalter verkauft Billette auf eigene Rechnung? Für die Kunden zahlt's sich aus. Das dies so bleibt, dafür sorgt Pro Gare, betreut von Marcel Gsell.

Kantonal, regional in den Sektionen

Das regionale öV-Angebot wird von den Kantonen bestellt und somit auch gestaltet. Dort bringen sich die Sektionen von PBS ein und stellen sich hier gleich selbst vor:

Ostschweiz

Von Graubünden bis Diessenhofen im Thurgau und vom Bodensee via St. Gallen, Appenzell und Glarus bis in die March reicht das Gebiet dieser weitverzweigten Sektion.

Thurgau und Graubünden kennen aktive öV-Behörden und innovative Transportunternehmen, andernorts ist es viel schwieriger, etwas zu bewegen. Man wartet bis 2013, wenn auch St. Gallen eine S-Bahn bekommt. Etwas schwierig ist es, aktive Personen für den Vorstand zu gewinnen. Wer mel-

det sich beim Präsidenten, Hans Schärer?

Nordwestschweiz

Diese Sektion ist, wie alles was in Basel geschieht, etwas versteckt hinter dem Jura. Der öV-Probleme in der Region tri-rhénane sind viele. Siehe im InfoForum 3/09. Ein harter Kern von Tram- und Bahnbenützern pflegt das Gespräch mit Behörden und Transportunternehmen und kann so recht viel bewirken.

Zürich



Urs Schaffer

Mit gegen 500 Mitgliedern ist die Sektion Zürich, inklusive Schaffhausen und Teile des Aargau, die grösste. Sie wird von Urs Schaffer präsi-diert. Auf dem Sektionsgebiet machen Grossbaustellen auf die dringend benötigten Kapazitätssteigerungen im öV aufmerksam: Glattalbahn 3. Etappe, Tram Zürich-West, Durchmesserlinie, usw. Die Limmattalbahn ist in der Planungsphase. Weitere Projekte, wie Zimmerberg II oder die Eliminierung des Engpasses Zürich-Winterthur sind noch weit entfernt.

Zentralschweiz

Die Zentralschweizer halten ihre Jahresversammlung jeweils im September ab. Ein entsprechender Bericht findet sich auf Seite 23 und orientiert über deren Aktivität.

Gönner Pro Bahn

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



BERN MOBIL



SOB SÜDOSTBAHN



gs graphic-studio

Ihre Fullservice-Agentur für Print+Web, Corporate Design, Marketing+Beratung.

Gemeinden

BL: Läuelfingen, Tecknau
GR: Klosters-Serneus
TG: Frauenfeld
ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Rafz, Rüti, Schlieren, Schwerzenbach, Uetikon, Wädenswil

ASTUTI Ticino



Giovanni Ruggia

ASTUTI è l'anagramma dell' acronimo di Associazione ticinese degli utenti dei trasporti pubblici. Il lavoro non ci manca, negli ultimi anni si è fatto molto per il trasporto pubblico in Ticino e ancora si sta facendo; ma sono nati anche grossi problemi per il trasporto ferroviario sulla linea del Gottardo, come hanno mostrato le famigerate vicende di Cisalpino. Un altro campo d'attività che ci preme è la questione del trasporto pubblico su gomma – negli agglomerati e in periferia – molto importante in Ticino per la conformazione del territorio e la distribuzione della popolazione. È nell'interesse delle imprese di trasporto stesse e delle autorità disporre di un interlocutore che dia voce alle aspettative degli utenti.

Espace Mittelland



Aldo Hänni

Die flächenmässig grösste Sektion befasst sich mit allen Fragen des öffentlichen Verkehrs; an elf Kerngruppen-Sitzungen im Jahr besprechen wir die aktuellen Themen zu Vernehmlassungen und Eingaben an die Behörden. Aus unserer Sektion

haben in allen sechs kantonal-bernerischen Regionalverkehrskonferenzen Mitglieder Einsitz. Eine gleiche Funktion nimmt ein aktives Mitglied in Solothurn wahr. Wünschenswert ist auch die Mitarbeit von neuen aktiven Mitgliedern für Freiburg, Solothurn und im Wallis. Eine interessante Arbeit wartet.

La section Suisse Romande ...

... de Pro Rail n'existe pas encore; pour l'instant, les membres d'outre-Sarine sont représentés par la section Espace Mittelland. Pourtant, il n'y a pas moins de questions et de problèmes qu'au nord du rideau des röstis en termes de sous-capacités (tronçon Lausanne-Genève), de lignes ferroviaires nouvelles (CEVA Genève-Annemasse) ou de sécurité dans les trains. InfoForum publie donc désormais des contributions en langue française en attendant les articles à propos des activités de «Pro Rail Suisse Romande», dans un futur que nous espérons proche. PBS travaille en vue de constituer la section correspondante.

Les personnes qui se sentent concernées par un tel projet sont priées de s'annoncer auprès du vice-président de l'association, M. Kurt Schreiber, kurtschreiber@bluewin.ch.

Aktive sind gefragt

Bei vielen Verkehrsunternehmen wird die Stimme von Pro Bahn ernst genommen. Weil wir eine breite Meinung vertreten und neue Ideen aufgreifen. Das gelingt, weil sich in Ressorts und Sektionen alle Mitglieder einbringen können. Dies hat PBS auch einen Sitz im Kundenbeirat der SBB eingebracht, siehe Seite 13. Wir möchten die aktive Mitarbeit verstärken und suchen weitere engagierte Personen. Kontaktadressen finden Sie rechts auf dieser Seite oder unter www.pro-bahn.ch. **PBS**

Neuer Vorstand Pro Bahn Zentralschweiz

Alois Spichtig, Vizepräsident, und Ernst Odermatt, Kassier, sind aus unserem Vorstand zurückgetreten. Beide waren seit der Sektionsgründung im Vorstand tätig und haben wertvolle Aufbau- und Vereinsarbeit geleistet. Herzlichen Dank. An der Mitgliederversammlung vom 8. September 2009 wurde der neue Vorstand gewählt:

- Präsidentin: Karin Blättler (bisher)
- Vizepräsident: Reinhard Scherrer (neu)
- Kassier/Aktuar: Marcel Homberger (Aktuar bisher, Kassier neu)
- Mitglied: Marcel Sonderegger (bisher)

Wofür setzt sich unsere Sektion ein?

- Integraler Tarifverbund im gesamten Verbundgebiet der Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden
- Neue Billettautomaten
- Einführung Bonus-/Malus-System im Kanton Luzern
- Zentralbahn: Rollmaterialbeschaffung
- Zentralbahn: Doppelspurausbau im Raum Hergiswil
- Neat – internationaler Bahnverkehr
- Tiefbahnhof Luzern und zusammenhängende Projekte in Ob-/Nidwalden und Strecke Luzern-Zürich

Dies ist ein Auszug der wichtigsten Projekte. Unsere Arbeiten umfassen auch Stellungnahmen, Eingaben, Kontakte mit Behörden und Transportunternehmungen. Themen, die die ganze Schweiz betreffen, vertreten wir im nationalen Verband in den Ressorts Dienstleistungen und Fahrplan.

Unterstützen Sie unser Engagement und werben Sie Mit-

glieder (letzte Seite InfoForum oder direkt auf www.pro-bahn.ch) oder spenden Sie ganz einfach auf das Postkonto 60-402619-0 Pro Bahn Zentralschweiz. Jeder Franken wird für die Interessen der Kunden des öffentlichen Verkehrs eingesetzt. Danke. **KB**



Pro Bahn und Zentralbahn – ein guter Dialog. Bild: wo

Kontakte

ZENTRALVORSTAND
Edwin Dutler, Präsident
 Staffelackerstr. 19, 8953 Dietikon
 T 044 741 49 90; M 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
Willi Rehmann, Präsident
 Postfach 3834, 4002 Basel
 T 061 421 31 80
wrehmann@bluewin.ch

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

TICINO ASTUTI
Giovanni Ruggia, Presidente
 Contrada del Torchio, 6934 Bioggio
 T 091 605 48 18
rugadapura@ticino.com

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

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



Bild: wo

Applaus für den AAR in Aarau

Wettbewerb spornt auch im Verkauf an. Das Regionalverkehrs-Unternehmen AAR (Wynen- und Suhrentalbahn, Busbetrieb Aarau) macht's vor. Gesehen im Oktober 2009.

Pro Bahn Schweiz gratuliert.

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen.

«L'augmentation des WC dans les trains était en souffrance depuis longtemps ...

... confirme Kurt Schreiber de l'association Pro Bahn». Lu dans le journal «20 minutes» du 13 octobre 2009. Gleiches aus dem Munde des Vizepräsidenten von Pro Bahn Schweiz steht im deutschsprachigen Pendlerblatt «20 Minuten». Pro Bahn Schweiz nimmt kein Blatt vor den Mund, wenn es um die Anliegen der Kundinnen von Bahn, Bus und Tram geht, auch auf Französisch.

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz oder **werben Sie Mitglieder** für Pro Bahn Schweiz – beide profitieren. Allen Neumitgliedern schenken wir den ersten Jahresbeitrag und wer mindestens drei neue Mitglieder wirbt, erhält als Geschenk eine Tageskarte 1. Klasse.

Anmeldung mit Talon – einsenden an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich oder direkt auf www.pro-bahn.ch



- ✂
- Ich bin von Pro Bahn überzeugt. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.
 - Ich / wir melden folgende Personen als Mitglied von Pro Bahn an.

Vorname / Name _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

- Einzelmitglied, CHF 45.–
 - Studenten, CHF 20.–
 - Gemeinden, CHF 200.–
 - Partnermitglied, CHF 25.–
 - Vereine / Verbände, CHF 100.–
 - Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–
- Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.