

LOK – Führer GV

von Ulrich Giezendanner



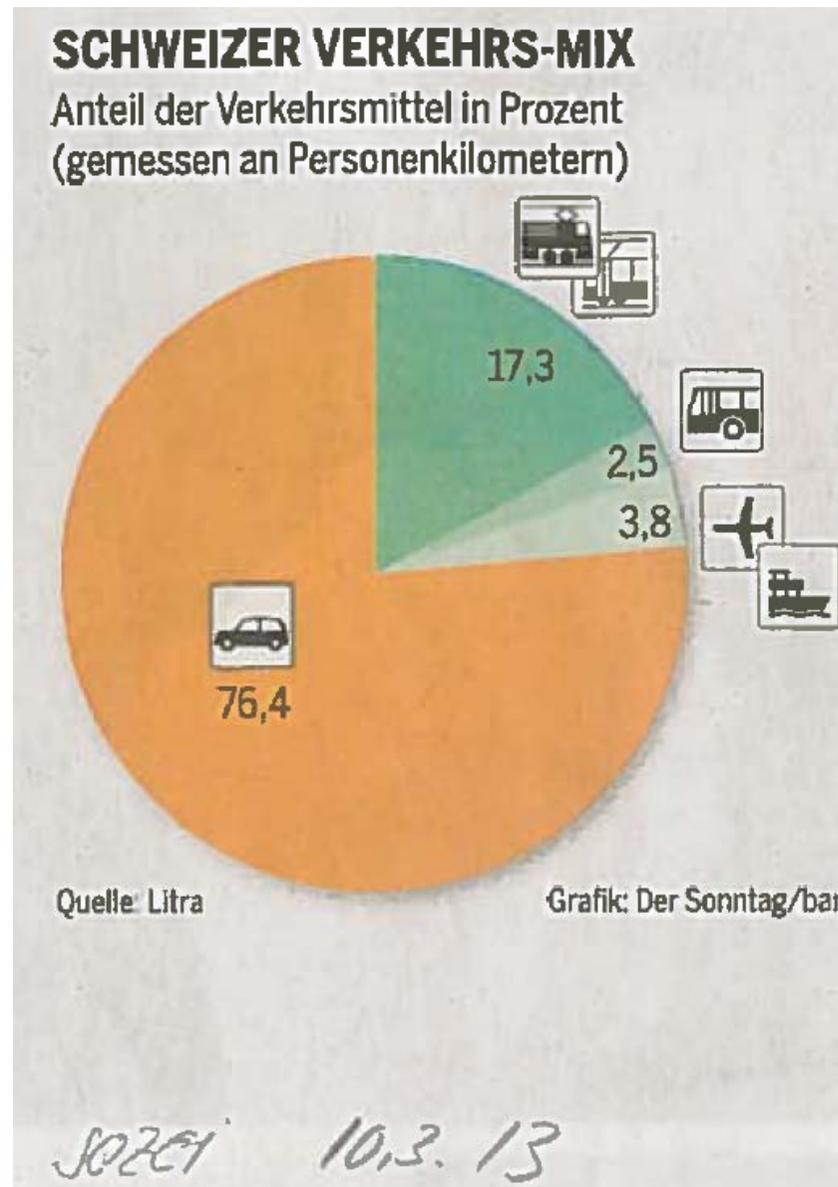
13'500 Bahnwaggons



Transportleistung Schiene/Strasse

	Schiene	Strasse
Personen	5.5%	94.5%
Personenkilometer	15%	85.0%
Güter (Tonnen)	14.7%	85.3%
Tonnenkilometer	32.4%	67.6%

Anteile der Verkehrsmittel in Prozent



Ein utopisches Verlagerungsziel?

Transitfahrten 2003 = 1 300 000
Verlagerungsziel 2007= 650 000

1 Eisenbahnzug= 20 LKW
(20 x 40 To. = 800 To. + 20 x 30 To. = 600 To. Total 1400 To.)

650 00 LKW : 20 E-Waggon= 32 500 Züge

32500 Züge : 300 Tage= ca. 108. Züge
108 Züge : 24 Std= 4,5 Züge/Std.

(Achtung: Alle 13 Minuten müsste ein zusätzlicher Zug durch die Schweiz fahren, dabei ist zu beachten, dass auch der andere Güterverkehr über die Trasse rollen muss. Die Kapazität der Schiene liegt mit dem elektronischen Leitsystem bei ca. 5,5 Zügen pro Stunde)

Freie Fahrt für die Güterzüge

Vortritt für Güterzüge

Vorstoss zur Neuordnung des Bahnverkehrs

BERN Alle 12 Minuten, so haben Experten ausgerechnet, müsste ein Güterzug über die Alpen fahren, wenn die Schweiz ihr Verlagerungsziel erreichen will (maximal noch 650 000 Lastwagen auf der Strasse). In den Augen des Transporteurs und SVP-Nationalrats Ulrich Giezendanner ist das unmöglich, wenn die Schweiz ihre Prioritäten auf den Nord-Süd-Achsen nicht auf den Kopf stellt. Heute hat der Personenverkehr Vorrang. Giezendanner wird nächste Woche per Motion verlangen, dass auf der Lötschberg- und der Gotthardlinie die Güterzüge zuerst durchgeschleust werden.

«Der Kapazitätsengpass ist uns bewusst, und er muss gelöst werden», sagt dazu Max Friedli, Direktor des Bundesamts für Verkehr. Er steht aber der Idee skeptisch gegenüber. In einem argen Zielkonflikt stecken die SBB, die denn auch keine Stellung nehmen wollen: Das grosse Geld bringt der Personenverkehr, nicht der Güterverkehr; soll letzterer aber rentabel werden und die Verlagerung möglich, muss der Bund als SBB-Eigner sich etwas einfallen lassen. Friedli schliesst nicht aus, dass «trotz knapper Finanzen vielleicht weitere Investitionen zur Entflechtung der Verkehrsströme ins Auge gefasst werden müssen».



Ulrich Giezendanner (Marcus Gyger)

Freie Fahrt für die Güterzüge

Güterzüge sollen auf einer der Neat-Achsen künftig Priorität haben, verlangt SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner. Dafür könne man ruhig Regionalzüge und S-Bahnen streichen oder auf Busse umlagern.

Pascal Hollenstein

Ein Zug ist ein Zug ist ein Zug – würde man meinen. Auf Schweizer Schienen freilich gilt ein Zug mehr, wenn er Personen befördert: «Bei der Gewährung des Netzzugangs hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang», heisst es im Eisenbahngesetz. Der Güterverkehr muss sich hingegen mit den Kapazitäten begnügen, die ihm zwischen den Personenzügen bleiben.

Geht es nach dem Willen des Aargauer SVP-Nationalrats und Transportunternehmers Ulrich Giezendanner, soll sich das ändern. Der Bundesrat soll die Prioritäten umdrehen, fordert Giezendanner in einer Motion, die er nächste Woche einreichen will: «1. Priorität: Ganze Güterzüge, insbesondere Züge im kombinierten Verkehr (unbemannt und bemannt); 2. Internationale Personenzüge; 3. Personenzüge». Bevorzugt behandelt werden sollen die Güterzüge künftig entweder auf der Gotthard- oder auf der Lötschbergroute.

Ist Giezendanner mit seinem Vorstoss erfolgreich, so hat das einschneidende Konsequenzen. Auf der Achse für den Güterverkehr – zum Beispiel zwischen Olten und Basel – würde der Personenverkehr verdrängt: «Für Schnellzüge gäbe es vielleicht nur noch den Stundentakt, und der Regionalverkehr muss zum Teil von der Schiene auf Busse verlagert werden», sagt Giezendanner. Priorität habe anderes: «Wir haben ein Verlagerungsziel, und wir haben einen Vertrag mit der EU. Dafür reichen die bestehenden Kapazitäten auf den Zufahrtstrecken zu den Neat-Tunneln aber nicht aus.» Wer die Güter auf die Schiene verlagern wolle, müsse konsequent sein: «Wir haben die Wahl: Entweder wir machen dem Güterverkehr auf der Schiene Platz, oder wir haben ihn auf der Strasse».

Konkurrenz

Die grösste
Konkurrenz
der ***Bahn***
ist die ***Bahn!!!***

SBB Cargo

Basler Zeitung

Montag, 30. Januar 2012 | Fr. 2.80
(inkl. MWST)

Nummer 29 | 170. Jahrgang
Basler Zeitung | Aeschentalstrasse 7 | 4002 Basel
Tel. 061 639 11 11 | Fax 061 631 15 82 | E-Mail redaktion@baz.ch
Abonnements- und Zustelldienst: Tel. 061 639 13 13 | E-Mail abo@baz.ch
Elass/Deutschland/Österreich € 2.80

Ulrich Giezendanner
Postfach 180
4852 Rothrist

Profil/Impressum 8-9 Wirtschaft 11-13 Sport 14-18 Region 19-25 Wetter 28 Kultur 29-33 Kino 24 Notfälle 26 Beattungen 28-27 Fernsehen/Radio 34-35

weiz

Unterkünfte. Die Gemeinde Bett-AG hat sich vehement gegen eine Unterkunft für Asylanten gewehrt. Jetzt er Bund den Kantonen mit finanzieller Unterstützung solche Unterkünfte nachhaft machen. **Seite 4**

ational

alten. Auf den von Israel kontrollierten Höhen des Golan leben 20000 Drusen. Sie sind in der Einschätzung dessen, was dieser in ihrer alten Heimat Syrien liebt, gänzlich uneins. **Seite 5**

tschaft

gieewende. Der Ausstieg aus der Energie eröffnet für stillgelegte Werke eine neue Zukunft. Sie sind die wegen der bestehenden Infrastruktur und eines beschleunigten Genehmigungsverfahrens: ein Blick auf Pläne für das alte Ölkraftwerk in alon am Genfersee. **Seite 11**

ion

tsnacht. Das Basler Charivari teugt mit Wortwitz und gelungenen kaltschen Experimenten. **Seite 20**
in in der Satellitenstadt. Der

SBB Cargo schliesst Servicestellen

Die Güterbahn überprüft 155 nicht rentable Zustellpunkte

Von Patrick Griesser und Markus Wüest

Basel. Die Güterbahn SBB Cargo überprüft das Netz aus derzeit 500 Zustellpunkten für Warenlieferungen an ihre Kunden im Inland. «Wir sind zum Schluss gekommen, dass wir 155 schlecht ausgelastete Zustellpunkte sanieren müssen», sagt SBB-Cargo-Chef Nicolas Perrin gegenüber der BaZ. In naher Zukunft seien deshalb dort Schliessungen vorgesehen, wo sich ein weiterer Betrieb für das Unternehmen nicht lohnt.

Die SBB Cargo schreibt seit Jahren rote Zahlen, und Perrin ist zu Beginn

des Jahres 2008 als CEO angetreten, um das Unternehmen ins Plus zu führen. Zuletzt machte der Konzern mit Entlassungen von sich reden. Bis 2015 sollen demnach 200 Stellen am Hauptsitz in Basel abgebaut werden. Nun greift der SBB-Cargo-Chef in die Infrastruktur ein und damit in das direkte Geschäft mit den Kunden. SBB Cargo zählt fast alle grossen Unternehmen und Dienstleister in der Schweiz zu ihrem Kundenkreis, darunter die Post, Coop, Migros, Holcim, Ikea und Pharmafirmen.

Der geplante Um- und Abbau soll in den kommenden drei bis vier Monaten abgeschlossen sein. Perrin verteidigt den

Schritt gegen mögliche Kritik: «Im Binnenverkehr gibt es keinen expliziten Verlagerungsauftrag. Der Bund hat uns den Auftrag gegeben, ein Netz zu betreiben, das die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft abdeckt.» Das werde auch in Zukunft der Fall sein, sagt Perrin. Auch ein Netz mit 350 oder 300 Punkten sei immer noch ein sehr leistungsfähiges System. Viele der 155 Punkte würden jedoch nicht mal mit einem einzigen Wagen pro Tag bedient. «Das sind Mengen, die nicht für die Schiene geeignet sind», so Perrin.

Sind die geplanten Veränderungen nicht dennoch ein heikler Vorgang, weil

das direkte Kundengeschäft betroffen ist? Perrin relativiert: «Das ist keine Operation am offenen Herzen. Der allergrösste Teil des Volumens ist ja gar nicht betroffen. Die Logistiksysteme von Grosskunden werden wir sicher nicht tangieren.» Es könne jedoch sein, dass Grosskunden mit einzelnen Lieferanten neue Lösungen suchen müssen – diese könnten auch auf der Strasse stattfinden. «Wir sind mit den Kunden im Gespräch», sagt Perrin zum Stand der Verhandlungen. 2010 machte der Güterverkehr im SBB-Konzern laut Geschäftsbericht einen Verlust von 64 Millionen Franken. **Seite 3**

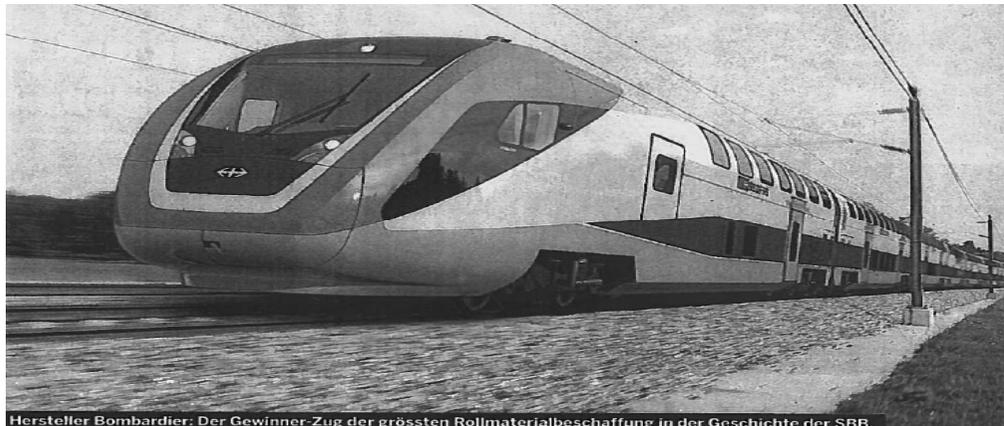
Von Lüge und Täuschung vergiftete Verhältnisse

Misstrauen. John Le Carré – unser Bild zeigt ihn 2008 vor seinem Haus in Penzance, England – schrieb 1974 einen Spionagethriller mit dem Titel «Tinker, Tailor, Soldier, Spy». Erzählt wird darin vom pensionierten Top-Spion George Smiley, der überraschend wieder aktiviert wird.

Parlamentarische Initiative 22.09.2012

	NATIONALRAT CONSEIL NATIONAL CONSIGLIO NAZIONALE	Nr. <input type="text"/> N° <input type="text"/> N. <input type="text"/>	Datum: 22.9.12 Date: <input type="text"/> Data: <input type="text"/>																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Art des Vorstosses:</th> <th>Type d'intervention :</th> <th>Tipo d'intervento :</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="radio"/> Parlamentarische Initiative</td> <td>Initiative parlementaire</td> <td>Iniziativa parlamentare</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Motion</td> <td>Motion</td> <td>Mozione</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Postulat</td> <td>Postulat</td> <td>Postulato</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Interpellation</td> <td>Interpellation</td> <td>Interpellanza</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Dringliche Interpellation</td> <td>Interpellation urgente</td> <td>Interpellanza urgente</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Anfrage</td> <td>Question</td> <td>Interrogazione</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Dringliche Anfrage</td> <td>Question urgente</td> <td>Interrogazione urgente</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Fragestunde</td> <td>Heure des questions</td> <td>Ora delle domande</td> </tr> </tbody> </table>			Art des Vorstosses:	Type d'intervention :	Tipo d'intervento :	<input checked="" type="radio"/> Parlamentarische Initiative	Initiative parlementaire	Iniziativa parlamentare	<input type="radio"/> Motion	Motion	Mozione	<input type="radio"/> Postulat	Postulat	Postulato	<input type="radio"/> Interpellation	Interpellation	Interpellanza	<input type="radio"/> Dringliche Interpellation	Interpellation urgente	Interpellanza urgente	<input type="radio"/> Anfrage	Question	Interrogazione	<input type="radio"/> Dringliche Anfrage	Question urgente	Interrogazione urgente	<input type="radio"/> Fragestunde	Heure des questions
Art des Vorstosses:	Type d'intervention :	Tipo d'intervento :																											
<input checked="" type="radio"/> Parlamentarische Initiative	Initiative parlementaire	Iniziativa parlamentare																											
<input type="radio"/> Motion	Motion	Mozione																											
<input type="radio"/> Postulat	Postulat	Postulato																											
<input type="radio"/> Interpellation	Interpellation	Interpellanza																											
<input type="radio"/> Dringliche Interpellation	Interpellation urgente	Interpellanza urgente																											
<input type="radio"/> Anfrage	Question	Interrogazione																											
<input type="radio"/> Dringliche Anfrage	Question urgente	Interrogazione urgente																											
<input type="radio"/> Fragestunde	Heure des questions	Ora delle domande																											
<p>! Bitte unterzeichnetes Original dem Ratssekretariat abgeben und den Text zusätzlich via Email weiterleiten. Prière de déposer l'original signé auprès du secrétariat du Conseil et, en plus, d'envoyer le texte par messagerie électronique à : Vi preghiamo di consegnare l'originale firmato alla Segreteria del Consiglio e di inviare il testo tramite messagerie elettronica: zs.kanzlei@parl.admin.ch !</p>																													
Urheber/in - Auteur - Autore <input type="text" value="Ulrich Giezendanner"/>		Unterschrift - Signature - Firma 																											
Titel - Titre - Titolo <input type="text" value="Schaffung eines FASI (Finanzierung und Ausbau der Strasseninfrastruktur)"/>																													
Text/Begründung - Texte/Développement - Testo/Motivazione			545																										
<p>-Analog zum Finanzierungsfonds der Bahn (FAB) muss die Strasseninfrastruktur transparent finanziert werden. Aus diesem Grund muss für die Strasse der FASI geschaffen werden.</p> <p>-Im Gleichschritt mit dem FAB ist der FASI zu schaffen. Die Strasseninfrastruktur benötigt in den nächsten 20 Jahren Investitionen von mindestens 40 Milliarden Franken. Diese dringenden Investitionen müssen "gläsern" finanziert werden. Um die Herkunft der finanziellen Mittel transparent zu zeigen ist dieser von den Gesamtinvestitionen getrennte Fonds dringend nötig.</p>																													
<p>Mitunterzeichner: Die aktuelle Liste ist gedruckt verfügbar im Ratssaal (Session) und im Zentralen Sekretariat. Elektronisch: auf den PCs, welche für Ratsmitglieder zugänglich sind. Cosignataires: La liste actuelle imprimée est disponible dans le salle du conseil (session) et au secrétariat central, la version électronique se trouve sur les PC à disposition des parlementaires. Cofirmatari: La lista attuale è disponibile nelle sale dei Consigli, presso la Segreteria centrale e su ogni computer a disposizione dei parlamentari.</p>																													

Stadler Rail 100 Millionen günstiger



Sonntag | Nr. 19 | 16. Mai 2010
Seite 30

Hersteller Bombardier: Der Gewinner-Zug der grössten Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der SBB.

Stadler Rail offerierte 100 Millionen günstiger als Bombardier

Spuhler hätte die 59 Doppelstockzüge für 1,8 Milliarden Franken liefern können

Die Kritik an den SBB, welche die Thurgauer Firma Stadler Rail leer ausgehen liessen, erhält neue Nahrung. Doch vom SBB-Milliardenauftrag an Bombardier profitieren auch Firmen in der Schweiz: Hoffen dürfen ABB, Siemens und Alcan Valais.

VON CHRISTOF MOSER UND YVES DEMUTH

mens stark. Reicht Siemens in diesem Bereich eine gute Offerte ein, dann sind wir selbstverständlich bereit, diese auch zu prüfen», sagt Stéphane Wettstein, Geschäftsführer von Bombardier Schweiz. Dass Siemens im Fall einer Ausschreibung eine Offerte einreichen würde, bestätigt auch Benno Estermann, Sprecher von Siemens Schweiz. «Auch wenn wir im Kampf um den SBB-Auftrag Konkurrenten von Siemens und Stadler Rail waren, sind wir vielfach Partner in anderen

pflegen im Bereich der Traktionstransformatoren eine Jahrzehnte alte Partnerschaft mit ABB Sécheron in Genéve, sagt Bombardier Schweiz-Chef Wettstein. Zudem benötigt Bombardier für ihre Traktionstechnologie Halbleiter, die unter anderem auch von ABB aus Lenzburg stammen, wie Wettstein sagt.

Zu den möglichen Lieferanten zählt auch die ehemalige Alusuisse, heute Alcan Aluminium Valais. Denn beim Bau des Aluminiumwagenkastens werde

Bombardier droht Strafzahlung

Bombardier droht Strafzahlung an SBB von über 460 Millionen

Der Bau der 59 neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge verzögert sich um mindestens zwei Jahre

Weil die Doppelstockzüge von Bombardier zwei Jahre später übers SBB-Netz rollen als geplant, muss der Hersteller fast eine halbe Milliarde Franken Konventionalstrafe zahlen.

VON PETER BURKHARDT

Ende Jahr hätten auf den Linien St. Gallen-Genf, Romanshorn-Brig und Zürich-Luzern die ersten Doppelstockzüge von Bombardier rollen sollen. Die Passagiere hätten von einer 10 Prozent kürzeren Fahrzeit profitiert. Doch daraus wird nichts. Es kommt zu zwei Jahren Verspätung. Davon geht ein Jahr auf die Kappe von Bombardier.

Damit wird die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der SBB zu einem Debakel für den kanadischen Hersteller. Vor drei Jahren hatte er noch über den 1,9 Milliarden schweren Auftrag gejubelt, nun droht ihm eine horrende Konventionalstrafe. Über deren vertraglich festgelegte Höhe haben die SBB und Bombardier Stillschweigen vereinbart. «Das ist eines der bestgeschützten Geheimnisse der Branche», sagt Michaela Stöckli, Direktorin des Bahnindustrieverbandes Swissrail.

DOCH NUN KANN ES «Der Sonntag» lüften. Laut einem Insider steht in den Offertunterlagen, dass der Hersteller für jeden um eine Woche verspäteten Zug eine Strafe von 0,5 Prozent des Stückpreises bezahlen muss. Abzüglich von Einmalkosten für die Projektierung beläuft sich der Stückpreis auf rund 30 Millionen Franken. Damit beträgt die Konventionalstrafe pro Zug und Woche rund 150 000 Franken. Bei einem Jahr Verspätung bedeutet diese eine Strafzahlung von 7,8 Millionen Franken pro Zug oder insgesamt 460,2 Millionen Franken.

Bereits sprechen mehrere Branchenangehörige von einer weiteren Verzögerung. Diese belaufe sich auf bis zu vier Jahre, bestätigen sie einen Bericht der «Handelszeitung» von dieser Woche. Damit droht Bombardier eine noch viel höhere Konventionalstrafe. Laut einer zuverlässigen Quelle wurde sie vertraglich auf 40 Prozent des Stückpreises beschränkt. Damit kann sie bis zu 708 Millionen Franken betragen.

Die SBB und Bombardier streiten ab, dass sich die Auslieferung um bis zu zwei weitere Jahre verzögert. «Aktuell liegen uns keine Informationen bezüglich zusätzlichen Lieferverspätungen vor», sagt SBB-Sprecher Christoph Rytz. «Deshalb



Zwei Jahre später als geplant wird der neue Doppelstock-Intercity-Zug übers SBB-Netz rollen.

KEYSTONE

gehen wir von den kommunizierten Ablieferungsterminen aus.» Vor einem Jahr hatten die SBB bekannt gegeben, dass die neuen Züge «bis zu zwei Jahre verspätet und voraussichtlich erst Ende 2015 zum Einsatz kommen».

Eine möglicherweise entscheidende Nuance anders tönt es allerdings von Bombardier-Sprecher Andreas Bonifazi. Er sagt: «Wir gehen heute davon aus, dass die ersten Züge Ende 2015 zum Einsatz kommen werden.» Damit ist eine weitere Verspätung nicht ausdrücklich ausgeschlossen.

Bonifazi sagt, Bombardier versuche, mit Zweischichtbetrieb und Sonderdiensten im deutschen Werk Görlitz die Verspätung zu verkürzen. «Bombardier setzt alles daran, so schnell wie möglich auf den vertraglichen Plan zurückzukommen.» Es sei aber schwer abschätzbar, wie viel aufgeholt werden kann – und damit auch, wie hoch die Strafzahlung schliesslich ausfallen wird. «Wie schnell wir aufholen können, hängt nicht nur von uns ab, sondern von verschiedenen Stakeholdern.»

BEREITS GAB ES erste Gespräche zwischen den SBB und Bombardier über die Höhe der Konventionalstrafe. «Welche Kosten aus der Verzögerung entstehen und wer für diese aufkommen muss, ist

Gegenstand laufender Verhandlungen zwischen SBB und Bombardier», lässt die Bahn verlauten. Bei Bombardier haben unterdessen bereits zwei Projektleiter entnervt gekündigt.

Ein Jahr der Verzögerung geht auf das Konto der SBB. Sie hatte viele Zusatzwünsche von Interessenverbänden erfüllt, etwa nach mehr Platz für Velos und Gepäck. Das führte zu vier Monaten Verzögerung. Acht Monate gehen auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zurück. Es verpflichtete die SBB nach langem Streit, pro Zug ein zusätzliches Behindertenabteil samt rollstuhlgängiger Toilette einzubauen. Für ein Jahr der Verspätung trägt aber Bombardier die Verantwortung. Bei der Berechnung der Wagenkasten unterließ dem Hersteller ein schwerer Konstruktionsfehler.

LEIDTRAGENDE WERDEN die Passagiere sein. Denn die SBB wollten mit den neuen Intercity-Doppelstockern die heute auf der West-Ost-Achse verkehrenden Doppelstock-Schnellzüge ersetzen, die ab 1997 beschafft wurden. Diese wiederum sollten noch älteres Rollmaterial auf anderen Strecken ersetzen. Nun sind die SBB gezwungen, ihre alten Züge aufzumöbeln, um den Reisenden in der Übergangszeit ein Mindestmass an Komfort zu bieten. > KOMMENTAR SEITE 11

150 000 Fr.

So hoch ist die Konventionalstrafe von Bombardier an die SBB pro Zug und Verspätungswoche.

Jo 17.3.13

Bahnfahrer steigen aufs Auto um

10. März 2013 Ausgabe Zofinger Tagblatt | www.sonntagzt.ch

Wende: Bahnfahrer steigen aufs Auto um

Im Fernverkehr verlieren die SBB erstmals Passagiere – zudem sorgt die rätselhafte Häufung von Unfällen für Verunsicherung

VON PATRIK MÖLLER

Seit Einführung der Bahn 2000 erleben die SBB einen Boom ohnegleichen: jedes Jahr wurden neue Rekorde bei Passagierzahlen vermeldet, zwischen 2005 und 2011 nahmen die gefahrenen Personenkilometer um mehr als 28 Prozent zu. Doch im letzten Jahr kam es zur Wende – gemäss noch unveröffentlichten Daten beträgt der Rückgang 1 bis 2 Prozent.

Im Fernverkehr und in ländlichen Gegenden ist ein Umsteigeeffekt zu beobachten: Einmalige Bahnpassagiere sind nun mit dem Auto unterwegs. Anders im Regionalverkehr. Dieser wuchs auch 2012 leicht um 0,3 Prozent. Denn im Pendlerverkehr haben viele Arbeitnehmer keine Wahl: Die Strassen sind verstopft, und sie haben keinen Parkplatz.

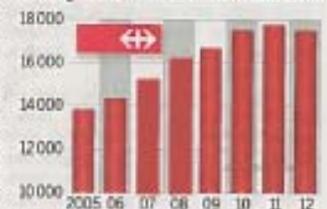
SBB-VERWALTUNGSRATSPRÄSIDENT Ulrich Gygi spricht insgesamt von «leicht rückläufigen» Zahlen. Die Vermutung

liegt nahe: Der Rückgang ist auf die Preiserhöhungen zurückzuführen. Seit Ende 2010 schlugen die SBB um rund 10 Prozent auf. Gygi sagt: «Die Preiselastizität ist im öffentlichen Verkehr vorhanden, wir müssen bei der Tarifgestaltung mit Vorsicht vorgehen.» Auch Ueli Stüchelberger, Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr, betont: «Man kann nicht jedes Jahr einfach so aufschlagen.»

Die letzte Tarifserhöhung gab es im Dezember 2012, für dieses und nächstes Jahr war eigentlich ein Verzicht auf wei-

ANSTIEG GESTOPPT

Anzahl gefahrene Personenkilometer in Millionen



Quelle: SBB

Quelle: Der Sonntag/Barbara Adami

tere Aufschläge vorgesehen. Doch das ist nun unsicher: Gemäss Recherchen könnte bereits im Dezember 2013 die nächste Tarifrunde kommen.

FÜR UNRUHE SORGT bei den SBB die Häufung von Unfällen in den letzten Wochen, die oft zu grossen Verspätungen führten. Laut SBB-Sicherheitschef Hans Vogt ist bei den Unfällen «kein einheitliches Muster» erkennbar. Morgen informieren die SBB die Medien.

> BERICHT, KOMMENTAR: SEITEN 4, 13