



Bild: Andreas Theiler

Bis in abgelegene Winkel

Verspätungen und Zugsausfälle im Italienverkehr via Gotthard
China gibt den Takt bei Hochgeschwindigkeitszügen vor



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Eisen- und Gummiräder

Bus- oder Bahnbetrieb? Die Emotionen gehen hoch, wenn von einer Umstellung von der Schiene zur Strasse die Rede ist. So geschehen im Zürcher Oberland und im Zugerland vor rund siebenzig Jahren. Wichtig ist, dass ein effizientes, aber auch kostengünstiges Verkehrsmittel unterwegs ist. So macht es beispielsweise wenig Sinn, für fünf oder zehn Leute einen Zug mit einem Gewicht von über 100 Tonnen einzusetzen. Auf der andern Seite darf es aber auch nur ein „entweder oder“ geben. Entweder Zugverkehr oder Busverkehr als Ganzes. Mischformen sind nicht kundenfreundlich. Die Artikel in diesem Heft zeigen es auf: Auch der Verkehrsträger Strasse erfüllt eine wichtige Funktion. Die Abstimmung über den zweiten Gotthard-Strassentunnel wirft ihre Schatten voraus. Pro Bahn Schweiz setzt hier auf ganz klar auf Eisenräder. Deshalb haben wir einen Gastbeitrag aufgenommen, der Argumente für die Verlagerung auf die Eisenbahn auflistet. Für einmal dürfen also durchaus Gummiräder auf Eisenrädern unterwegs sein → nämlich ab 2016 im Gotthard-Basistunnel.

F La gomme et l'acier

Bus ou transport ferroviaire? Les émotions se font vives dès qu'il est question du transfert de la route au rail. Tel que cela avait été le cas dans l'Oberland zurichois et dans la région zougnoise, il à près de septante ans. L'important, c'est de disposer d'un moyen de transport efficient, mais aussi abordable en terme de coûts. Sous cet angle, cela fait peu de sens de faire rouler un train de 100 tonnes pour ne transporter que cinq ou dix passagers, par exemple. Inversement, il ne peut être question de choix. C'est soit l'un, soit l'autre. Soit le train dans son ensemble, soit un réseau de bus en lieu et place. Des formes qui mêlent les deux modes ne sont pas favorables au client. Les articles de cette édition le démontrent: la route aussi a une fonction importante.

La votation fédérale sur un second tunnel routier au Gothard donne un avant-goût de la situation. Pro Rail se positionne clairement en faveur du chemin de fer. C'est la raison pour laquelle, nous avons donné une tribune libre à un article qui fait le tour des arguments favorables au transfert de la route au rail. Ou lorsque la gomme roule sur l'acier, comme cela sera le cas dès 2016 au tunnel de base.

I Trasporto su rotaie, trasporto su gomma

Bus oppure treno? Le emozioni si fanno sentire quando si parla di cambiare dal traffico su rotaie a traffico su strada. Emozioni presenti già 70 anni fa nell'Oberland zurighese e a Zugo. L'importante è che si scelga un mezzo di trasporto efficiente e a buon mercato. Per questo motivo ad esempio ha poco senso la circolazione di un treno dal peso di più di 10 tonnellate per un utenza di sole 5-10 persone oppure al contrario può aver senso che una zona sia servita solo dal trasporto ferroviario oppure solo tramite trasporto su strada. Formule miste non sono favorevoli alla clientela. Gli articoli di questa rivista mostrano che anche il traffico su strada assolve un compito importante.

La votazione sull'apertura della seconda galleria stradale del Gottardo è alle porte. Pro Bahn in questo caso sostiene pienamente il traffico ferroviario. Per questo motivo la nostra rivista pubblica un contributo elencante gli argomenti di sostegno del trasporto merci su rotaie e per una volta anche i pneumatici possono circolare sulle rotaie per l'appunto a partire dal 2016 nel tunnel di base del Gottardo.

Inhalt

Schwerpunkt „öV auf der Strasse“

Die Strasse:	
Ein wichtiger öV-Verkehrsträger	3
Porträt Busunternehmen: Busland AG	5-6
Die steilste Postautostrecke Europas	7
PubliCar – eine Waadtländer Spezialität	8-9
Schweizer Postautos in Frankreich	10
Moutier–Solothurn: Bahn oder Bus?	11

Aktuell

Letzter Augenschein im Gotthard-Basistunnel ..	12
Langer Atem: Rund um den Genfersee	13
Erfolg für Basler Tramlinie 8 nach Weil	15
Unzuverlässiger Italienverkehr via Gotthard	16
Lötschberg-Basistunnel: Ausbau in Planung	17

ÖVerreisen/Ausland

Hochgeschwindigkeit:	
China gibt den Takt vor	18-19
London mit neuer Durchmesserlinie	20
Regionalverkehr:	
Auferstehung in Carpentras	21

Pro Bahn intern

Gotthard-Feuer gegen 2. Gotthard-Röhre	22
Der Hund im Zug: Umfrageergebnis	23

Frontbild: Postauto auf der Griesalp-Strasse

Impressum

InfoForum 3/2015, Versand: 10. September 2015

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, info@pro-bahn.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

Gerhard Lob (gl)
cp 361, 6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Edwin Dutler, Walter Finkbohner, Kurt Schreiber,
Andreas Theiler
Gastbeiträge: Tobias Gafafer, Alexander Grass

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Postfach, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 89
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco@projektathleten.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 4/2015, Versand: 10. Dezember 2015
Schwerpunkt: So schnell wie möglich oder nötig?
Inserate- und Redaktionsschluss 18. November 2015

InfoForum 1/2016 Versand: Mitte März 2016
Schwerpunkt: Noch offen
Inserate- und Redaktionsschluss 18. Februar 2016



Der Bus: Ein wichtiges Verkehrsmittel für die Feinerschliessung.

Bild: Zugerland Verkehrsbetriebe AG

Zu Unrecht verpönte Strasse

Für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz hat die Strasse eine wesentlich grössere Bedeutung als gemeinhin angenommen. Vor allem für die Feinerschliessung.

Gerhard Lob Die Strasse wird in der Öffentlichkeit vorab als Infrastruktur für den Individualverkehr, insbesondere für den motorisierten Individualverkehr betrachtet, während der öffentliche Verkehr mit der Bahninfrastruktur assoziiert wird. „Kaum im Bewusstsein verankert ist, dass das Strassennetz auch die Grundlage der Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bildet“, heisst es in einer Studie, die 2011 vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich veröffentlicht wurde. Auch wenn die Zahlen dieser Studie nicht auf dem neuesten Stand sind, hat sich an den grundsätzlichen Erkenntnissen nichts geändert. Das heisst: „Das schweizerische Strassennetz ist Basis der flächendeckenden Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.“ In ländlichen Räumen garantieren Busse eine minimale Grundmobilität.

Jeder zweite Streckenkilometer des gesamten schweizerischen öV-Netzes (auf Strasse, Schiene, zu Wasser und in der Luft) wird vom öffentlichen Strassenverkehr erschlossen. Im öffentlichen Landverkehr (Strasse und Schiene, ohne Spezialbahnen) entfallen fast 80 Prozent der Streckennetzlänge auf den Verkehrsträger Strasse. Tram, Trolley-, Stadt- und Regionalbusse brauchen die Strasse; und diese Verkehrsträger spielen eine zentrale Rolle im Angebotsverbund. Der Anteil eigener Trassen im städtischen Gebiet beträgt durchschnittlich nur etwa 7,5 Prozent

bezogen auf die öV-Netzlänge. Und noch eine interessante Erkenntnis: 93 Prozent der Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen werden auch von Fahrzeugen des öffentlichen Strassenverkehrs mitbenutzt.

Während die Netzlänge der Trambahnen in den letzten 20 Jahren von 175 auf 225 Kilometer zunahm (+29 Prozent), verdoppelte sich die Netzlänge der städtischen Autobusse von 953 auf 2200 Kilometer. Der entsprechende Wert für den Trolleybus blieb nahezu konstant bei etwa 310 Kilometern. Von den gegenwärtig etwa 29 000 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs entfallen fast 90 Prozent auf den Verkehrsträger Strasse. Neun von zehn Haltestellen in der Schweiz gehören dem öffentlichen Strassenverkehr. Im Landverkehr sind 15 von 16 Haltestellen dem Verkehrsträger Strasse zuzuordnen.

Anhaltende Bedeutung von Bus und Tram

Das Fazit der IVT-Studie: „Auch die Strasse ist ein wichtiger und leistungsfähiger Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs. Trotz zunehmender Konkurrenz durch den motorisierten Individualverkehr um die Ressourcen Raum und Zeit konnten Bus und Tram ihre Bedeutung beibehalten und in den letzten Jahren sogar ausbauen. Leistungsfähiger öffentlicher Verkehr findet in der Schweiz also auf Schiene und Strasse statt.“

Wer sich mit dem öV auf der Strasse beschäftigt, kommt um ein Unternehmen nicht herum: Die PostAuto Schweiz AG. Sie ist das führende Busunternehmen im öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Mit über 3700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – inklusive Fahrpersonal der PostAuto-Unternehmen – und mit rund 2200 Fahrzeugen befördert PostAuto pro Jahr rund 141 Millionen Fahrgäste. Dabei fahren die gelben Postautos über steile Strecken selbst in die entlegensten Winkel, etwa auf die Griesalp (Seite 7).

Nicht weitergeführt wird in diesem Heft die anhaltende Diskussion über Fernbusse. Nach Deutschland und Grossbritannien liberalisierte per 1. August 2015 auch Frankreich sein Fernbusangebot. Bislang waren innerfranzösische Fernbusverbindungen nur dann möglich, wenn der Bus anschliessend aus Frankreich hinausfuhr und bei den Zwischenstopps im Inland mindestens die Hälfte der Passagiere später über die Grenze fuhr.

Auf Strecken innerhalb der Schweiz sind solche Fernbusse noch kein echtes Thema, aber im grenzüberschreitenden Verkehr nimmt ihre Zahl zu. „MeinFernbus FlixBus“ will nach Basel, Zürich, Chur, Bellinzona und Lugano nun auch Bern und Lausanne ansteuern. Zudem sind Liniendienste zwischen der Schweiz und Frankreich in Planung.



PLATTFORM DER KLEINERIE

Postfach 1704 8640 Rapperswil

Die Ausstellung „Plattform der Kleinserie“ findet diese Jahr bereit zum dreizehnten Mal statt und wird wieder zahlreiche Modelleisenbahner ins zürcherische Bauma locken. Die grösste Ausstellung in der Schweiz zeigt den Besuchern an vielen Ständen und Dioramen die neusten Modelle und Zubehörartikel aus den Kleinserienproduktionen. Alle namhaften Aussteller aus der Schweiz und viele ausländische Produzenten zeigen die entsprechenden Produktionen.

Entgegen andern Ausstellungen im nahen Ausland werden hier kaum Produkte aus industrieller Fertigung gezeigt, sondern nur in kleinen und kleinsten Serien hergestellte Modelle in verschiedenen Modellbaumasstäben. Damit möchten die Aussteller einerseits der Stammkundschaft die neusten Kreationen zeigen und andererseits aufzeigen, welche modellbauerischen Leistungen von kleinen Firmen erbracht werden um dem weiten Begriff Modelleisenbahnen eine zusätzliche Note zu geben.

Es versteht sich von selber, dass solche handwerklich hergestellten Modelle speziell auf die zahlreichen Sammler und Fans exklusiver Produkte zugeschnitten sind und nicht als alltägliches Spielzeug dienen können. Es fasziniert doch immer wieder mit welchem Aufwand die

Kleinserien-Hersteller Ihre Produkte fertigen, um dem entsprechenden Vorbild so nahe wie möglich zu kommen. Nur edle Materialien, hoher technischer Einsatz und fingerfertige Modellbauer garantieren eine einwandfreie Qualität.

Die Räumlichkeiten des Schulhauses Altlandenberg und des daneben liegenden Zentrums Grosswis eignen sich ideal für die rund 80 Aussteller. In einem lockeren Umfeld sind die Stände verteilt und laden zum Stauen ein.

Ausstellungsdaten 2015

Freitag	9. Oktober	17.00 – 20.30 Uhr
Samstag	10. Oktober	09.30 – 18.00 Uhr
Sonntag	11. Oktober	09.30 – 17.00 Uhr

Ausstellungsinfos

www.kleinserie.ch

Dauereintritt für 3 Tage: 10 Franken



„Unser Motto lautet: Pünktlich, sicher, sauber und freundlich“

Die Busland AG in Burgdorf ist eine Tochtergesellschaft der BLS: Der ländliche Busverkehr weist Besonderheiten auf.

Andreas Theiler Seit Dezember 2012 ist Daniel Lauterburg als Vorsitzender der Geschäftsleitung der Busland AG in Burgdorf für den wichtigsten regionalen Busbetreiber im Emmental verantwortlich. Die Busland AG entstand 2006 durch die Zusammenlegung verschiedener lokaler und regionaler Busunternehmen sowie von Linien, die im Auftrag von PostAuto in den Umgebungen von Hasle, Sumiswald und Huttwil von Fuhrhaltern gefahren wurden. Noch zur Zeit des „Regionalverkehr Mittelland“ (RM) wurden diese Unternehmen 2006 unter einem Dach zusammengeführt; im gleichen Jahr fusionierten BLS und RM, und die BLS kam so zu einem Busgeschäft, ohne das eigentlich zu wollen.

Daniel Lauterburg erzählt: „Als nicht integrierte Tochtergesellschaft unter dem Beteiligungsmanagement der BLS wird die Busland AG noch heute geführt, und so lange wir schwarze Zahlen liefern, sind wir operativ relativ eigenständig unterwegs. Aber in den Anfangsjahren wusste die BLS nicht recht, was sie mit diesem Betriebszweig machen sollte, und das war auch noch so, als ich die Leitung übernahm. Ich glaubte aber an die Zukunft, und wir konnten diese Überzeugung in die Unternehmensstrategie der BLS einbringen. Deren Ziel ist eine komplette Mobilitätsstrategie für Bahn, Bus und Schiff. Seit diese Strategie vom Verwaltungsrat abgesegnet wurde, fühlen wir uns sehr gut aufgehoben.“

Im Moment bedient die Busland AG das Emmental sowie Teile des Oberaargaus; nicht ausgeschlossen ist eine Erweiterung in andere Gebiete, welche aktuell von der Bahnsparte der BLS bedient werden. Aktuell sind es drei Produktionsregionen, in denen das Geschäft betrieben wird, nämlich Burgdorf, Langnau und Huttwil (siehe Karte). In Burgdorf gibt es ein eigenes Depot sowie eine kleine Werkstatt, in Langnau steht die Hauptwerkstatt – die auch Drittaufträge ausführt – sowie ein weiteres Depot, in Huttwil und Sumiswald je ein kleines Depot, die beide bei Dritten eingemietet sind.

Das Netz umfasst ungefähr 200 km. Um Leerfahrten zu vermeiden, machen die Aussendepots Sinn. Damit Service und Unterhalt möglichst rationell durchgeführt werden können, müssen die Fahrzeuge aber in allen drei Regionen rotieren; das ist eine Aufgabe der



Geografiekenntnisse beschränken sich nicht aufs Emmental: Chauffeur der Busland AG.

Bild: zvg

Betriebsorganisation. In Langnau ist der technische Hauptsitz inklusive Einkauf und Infrastruktur, Burgdorf beherbergt Geschäftsleitung, Finanzen, Administration, Angebotsplanung und Betriebsleitung. Es stehen 37 Fahrzeuge im Einsatz, bei total rund 120 Mitarbeitenden, davon rund 90 Fahrerinnen und Fahrer.

Wachstum: Fluch und Segen

„Wir sind in den letzten Jahren ziemlich stark gewachsen, vom Streckennetz her in Burgdorf und Langnau sowie durch die Erneuerung der Flotte – rund 50 Prozent unserer Fahrzeuge ersetzen wir in den letzten zwei Jahren. Systemmässig mussten wir uns ebenfalls aufrüsten; die Planung erfolgt nicht mehr manuell, sondern mit einem Planungssystem. In diesem Jahr führten wir zudem in zwölf unserer Fahrzeuge die automatische Frequenzzählung ein. Das gibt uns viel verlässlichere Grundlagen für die Angebotsplanung sowie für unsere Ansprüche aus dem Topf der Pauschalfahrausweise. Wir sind aber in einem ländlichen Gebiet unterwegs, eher strukturschwach, und das lässt sich am Kostendeckungsgrad ablesen. Er beträgt über alle Linien hinweg 30 Prozent. Dieser Wert wird stark beeinflusst von Burgdorf und Langnau, wo wir gute Kostendeckungsgrade haben; ein-

zelne Linien an der Peripherie haben dagegen weniger als 20 Prozent und sind somit an der kritischen Grenze, wo uns die Besteller – Bund und Kanton – die Auflage machen, Verbesserungen in die Wege zu leiten.“

Damit spricht Daniel Lauterburg ein grundsätzliches Problem einer ländlichen Unternehmung an. Die Kosten steigen unaufhaltsam, teilweise durch die Vorgabe von immer neuen Komfort-Systemen wie klimatisiertes und behindertengerechtes Fahrzeug, Tiefeinstieg, Fahrgastinformationssystem. Doch sind wir Kunden nicht bereit, deswegen mehr zu bezahlen; also gilt es aufzupassen, dass die Schere zwischen Kosten und Ertrag nicht weiter aufgeht. Dazu kommt die verzögerte Abrechnung der Pauschalfahrausweise, die eine Frequenzsteigerung durch Angebotsausbau erst zwei bis drei Jahre später sichtbar macht.

„Wir sehen aktuell eine gewisse Stagnation. Bei den Frequenzen sind die Zuwächse markant weniger dynamisch, andererseits ernten wir bei den Erträgen nun die Früchte der vorherigen Investitionen, und deshalb können wir für die neue Offertperiode davon ausgehen, dass wir die bisherigen Kostendeckungsgrade halten können.“

Eine weitere Herausforderung ist, dass die Gemeinden einen ebenfalls grossen Kosten-

>>>

>>> druck von Kanton und Bund spüren. Und so fangen immer mehr Gemeinden an, sich mit dem doch grossen Kostenblock „öffentlicher Verkehr“ zu befassen, um zu schauen, ob man dort nicht auch sparen könnte. Damit sind langwierige Verhandlungen mit verschiedensten Partnern vorprogrammiert, die kleinere Busbetriebe überfordern können. „Früher fuhr man als Busbetrieb einfach, heute sind wir in der politischen Arbeit involviert.“

Schülertransporte werden auch im Kanton Bern immer häufiger durchgeführt; und sie sind unterdessen häufig eine Chance für innovative Busbetriebe geworden, denn sie bieten eine Grundauslastung auf ländlichen Linien. Andererseits kann der Trend auch nachteilig sein, wenn nämlich die Schulschliessungen immer weiter um sich greifen, ehemalige „Zentren“ wegfallen zugunsten einer noch grösseren Schule mit noch grösserem Einzugsgebiet. Denn ohne die Grundauslastung durch die Schüler ist plötzlich eine ganze Linie gefährdet.

Zukunft Betriebsleitzentrale

Der nächste grosse Ausbauschritt ist der Aufbau einer Betriebsleitzentrale, entweder einer eigenen oder einer bei einem Dritten angehängten. In Betriebsleitssystemen wird fortlaufend der Soll- wie der Ist-Zustand erhoben, so dass die Daten auch national eingespeist werden können. Konkret wird dieser Schritt vom kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr gefordert. „Für uns eine technische Herausforderung, aber auch eine operative.“

„Der ländliche Busverkehr kann nicht so gesteuert werden wie in der Stadt. Viele Faktoren

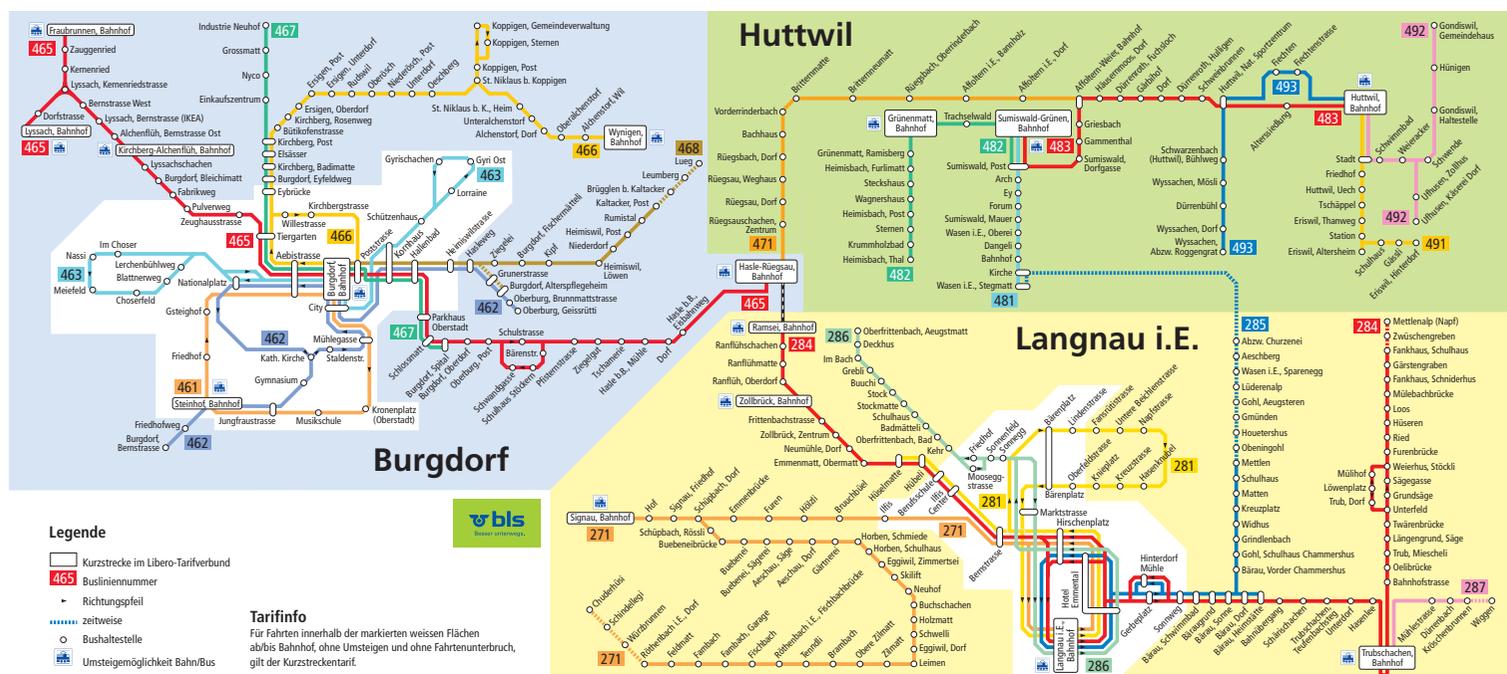
können hier gar nicht durch ein System geprüft werden, sondern der Chauffeur weiss über die Details Bescheid: Wie sind die Strassenverhältnisse auf den verschiedenen Abschnitten? Wann sind die Käserezeiten und damit viele Traktoren unterwegs? Er kennt die angemeldeten Gruppen wie auch beispielsweise die unangemeldeten Wandergruppen, die regelmässig kommen. Er weiss, wann und wo viele Fahrgäste einsteigen. All diese Faktoren berücksichtigt er in seiner Abschätzung der Anschlüsse. Und so übernehmen bei uns primär die Chauffeure die Entscheide, ob zum Beispiel ein Anschluss abgewartet wird, oder ob er gebrochen werden muss. Eine gewisse Kompetenz wird also auch in Zukunft beim Mitarbeiter im Fahrdienst bleiben. Die Charaktere sind unterschiedlich, aber unser Motto gilt für alle: Pünktlich, sicher, sauber und freundlich. Wobei es innerhalb dieser vier Elemente schon genug Konfliktmöglichkeiten gibt. Das heisst, die Anforderungen an unsere Chauffeure sind ungemein vielfältig und ganz anders als bei einem Stadtbetrieb. Kommt hinzu, dass wir im Bus Billette des direkten Verkehrs für die ganze Schweiz verkaufen. Die Geografiekenntnisse beschränken sich also nicht aufs Emmental, und der Kontakt zum Kunden ist dadurch noch mannigfaltiger.“

Daniel Lauterburg schildert ein letztes typisch ländliches Problem: „Letztes Jahr musste die Busland AG mit einem deutlichen Unterbestand von Fahrdienstmitarbeitenden auskommen, sowohl durch Abgänge wie durch Langzeitkrankheit. Im laufenden Jahr läuft die Rekrutierung nun gut. Einfach ist es nicht. Wir haben aber erstaunlicherweise Erfolg mit Teilzeitverträgen;

Aus dem Geschäftsbericht 2014

2014 beförderte die Busland AG 3,7 Mio. Fahrgäste, wofür 17,6 Mio. km Fahrzeugkilometer zurückgelegt wurden. Investiert wurden 2,3 Mio. Fr. aus Eigenmitteln, vor allem in fünf neue Fahrzeuge sowie Billettautomaten in Burgdorf. Der Verkehrsertrag stieg um 1 Prozent, wobei einem Rückgang aus dem Libero-Verbund eine Steigerung durch den Verkauf von direkten Billetten für die ganze Schweiz gegenüberstand; aufgeschlüsselt wurden direkt 4,2 Mio. Fr. durch den abteilungsberechtigten Betrieb eingenommen, 2,1 Mio. Fr. durch den nicht abteilungsberechtigten (das sind unter anderem drei touristische Linien mit Sommerbetrieb und Bahnersatz für BLS und SBB) sowie 10 Mio. Fr. durch die Abteilungen der öffentlichen Hand. Der Gesamtaufwand stieg ebenfalls leicht, vor allem wegen der hohen Abschreibungskosten. Unter dem Strich verblieb ein Nettogewinn von 480 000 Fr. Die Busland AG ist eine Tochtergesellschaft der BLS AG, deren Anteil 85,9 Prozent beträgt.

früher war das im Emmental das Übliche, am Morgen war man Busfahrer, am Nachmittag Bauer – unterdessen stirbt uns diese Generation weg, aber neue Lebensmodelle halten Einzug. Wir haben ebenfalls Busfahrer aus Deutschland rekrutiert, auch wenn der kulturelle Wechsel von Berlin ins Emmental drastisch sein kann.



Das Liniennetz der Busland AG umfasst das Emmental und Teile des Oberaargaus.

Grafik: zfv

Applaus nach der Ankunft

Die steilste Postautostrecke Europas mit bis zu 28 Prozent Steigung führt auf die Griesalp – eine Herausforderung für die Chauffeure.

Andreas Theiler Ist der erste Teil der Reise in einem kleinen, speziell für diese Strasse konstruierten, Postauto aus dem Kandertal bis nach Tschingel noch schweizerische Routine, so ändert das auf den letzten drei Kilometern mit 240 Metern Höhenunterschied (siehe Bild auf der Frontseite). Da sind Chauffeure mit besonderen Fähigkeiten gefragt, sowohl beim Fahren wie bei den Gesprächen mit den Passagieren. Deshalb erhält der Chauffeur bei der Ankunft oft Applaus. Das InfoForum unterhielt sich an einem heissen Julitag auf der Griesalp mit Martin Krähenbühl, dem regionalen Fahrdienstleiter in Aeschi und zeitweiligen Chauffeur auf dieser Strecke.

Hier eine Zusammenfassung seiner Erzählung:

„Die ganze Strecke ist 15 Kilometer lang; die letzten drei Kilometer sind das Highlight. Die Chauffeure müssen spezielle Anforderungen erfüllen, sie brauchen Fingerspitzengefühl wie auch Geduld. Unsere Fahrer machen jeden Frühling eine eintägige Schulung, wo sie sich wieder an die Fahrumgebung gewöhnen können. Hat ein neuer Chauffeur nach diesem Tag das Gefühl, er möchte diese Strecke lieber nicht mit Passagieren befahren, so zwingen wir ihn nicht.

Für mich handelt es sich um die schönste Fahrstrecke. Wenn ich mich hier einteile, so ist das wie ein Ferientag. Die Gegend kenne ich schon seit jungen Jahren: Wir kamen im Sommer mit unseren Tieren aus dem Emmental hier auf die Alp. Als Bub schaute ich zu den Postautochauffeuren hinauf, dachte, das bleibe wohl ein Traum. Und plötzlich tat sich die Möglichkeit für mich auf.

Die Steigung und die extrem engen Kurven sind sehr anspruchsvoll. Wir müssen haargenau bei jeder Kurve wissen, wo wir wie viel einlenken müssen, um sie in einem Zug durchfahren zu können. Geht es mal ausnahmsweise im ersten Versuch nicht, so muss man notgedrungen einen zweiten Anlauf nehmen, aber mit dem Anhänger durch die Kurve rückwärts zu fahren ist praktisch ein Ding der Unmöglichkeit.

Die Chauffeure erzählen während der Fahrt einiges. Das ist auch insofern speziell, als wir ihnen keine Vorgaben machen, jeder Fahrer macht es auf die ihm genehme Art. Ein Chauffeur steht zum Beispiel am Anfang auf und erzählt das Wesentliche, welches nun gleich sichtbar werden wird, ein anderer plaudert während der ganzen Fahrt. Manchmal hält der Bus unter-



Fahrdienstleiter und Chauffeur Martin Krähenbühl: Einen Bubentraum verwirklicht.

Bild: Andreas Theiler

wegs auch für einen Fotohalt beim Dündenfall an, wo die Passagiere kurz aussteigen können.

Auf dem steilen Stück gibt es partielle Fahrverbote für andere Autos, so dass Zeitfenster für unsere Postautos frei bleiben. Die Zeiten sind oben und unten deutlich angeschrieben. Es gibt zwar Ausweichmöglichkeiten, aber es ist gut zu wissen, dass nicht wir in die nächste Ausweiche fahren, sondern der PW-Fahrer. Mit den Bauern und Älplern haben wir keine Probleme, die wissen, wo und wie man kreuzen kann. Wenn aber ein Flachländer zur gleichen Zeit wie wir, aber in der Gegenrichtung, mit dem Wohnwagen durchfahren will – ja, da fangen dann die Probleme an. Pro Saison gibt es aber nur ein- oder zweimal eine solch kritische Situation.

Bei der ersten Fahrt morgens sind die Verhältnisse fast täglich anders. Bei nassen Strassen müssen wir die Kurven je nachdem ein wenig anders anfahren, und wenn es zusätzlich Laub auf der Strasse hat, so kann es vorkommen, dass wir einen zweiten Anlauf nehmen müssen, um eine Kurve durchfahren zu kön-

nen. Bei schwierigen Verhältnissen fahren wir möglichst ohne Anhänger. Sonst haben wir sie angehängt, weil im Innenraum des kleinen Bus kaum Platz für Rucksäcke, geschweige denn Koffer oder Kinderwagen ist.

Zu unseren Aufgaben gehört auch, hier oben die Post zu verteilen. Das heisst konkret, wir beliefern die Briefkästen, welche alle hier beim Hotelzentrum stehen. Zwei bis drei Mal pro Woche bringen wir auch frisches Brot für die Bauern, welche auf der Alp leben. Sie holen es bei der Postautostation ab.

Wenn das Wetter gut ist, so laufen wir mit dem Busbetrieb am Anschlag, ist es schlecht, haben wir keinen einzigen Passagier. Im Extremfall bringen wir die Gäste mit dem grossen Bus von Reichenbach bis Tschingel, wo sie sie in die kleinen Busse umsteigen müssen. Wir fahren dann also nur die kurze steile Strecke wie in einem Pendelverkehr. Diesen Sommer hatten wir einmal um 8.30 Uhr in Reichenbach rund 220 Leute, und um 10.30 Uhr waren die letzten auch glücklich auf der Griesalp ausgestiegen.“

Eine Waadtländer Spezialität

Mit PubliCar bietet die CarPostal Région Ouest einen Tür-zu-Tür-Service in schwach besiedelten Landgebieten an.



Andreas Theiler Philippe Tailens ist der Verantwortliche bei CarPostal, Région Ouest, für die Angebotsplanung sowie für die Kontakte mit den Kantonen und dem Bundesamt für Verkehr. Der folgende Text ist eine Zusammenfassung seiner Ausführungen anlässlich eines Gesprächs – zusammen mit Pierre-Alain Perren, Leiter der Region Ouest von PostAuto – am 21. Juli in Yverdon-les-Bains:

Die Geschichte von PubliCar in der Waadt beginnt mit dem Willen, etwas für die Bevölkerung in schwach besiedelten Gebieten zu tun, die normalerweise vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten ist. Verantwortliche Architekten dieses Vorhabens waren hauptsächlich Philippe Biéler, Regierungsrat des Kantons von 1994 bis 2003, und Pierre Imhof, der Generalsekretär des Departements. Letzterer ist der Sohn des Gemeindepräsidenten von Palézieux, ersterer wohnt in Maraçon, also gleich nebenan. Noch heute ist das Gebiet von Oron, dem Geburtsort der Idee, in das Netz von PubliCar eingebunden, es gehört zur Zone 5 (siehe Karte). 1995 wurden hier und in Frauenfeld die ersten Linien der Schweiz eröffnet. Herr Biéler beobachtet übrigens weiterhin die Entwicklung seines Kindes.

Der Kanton Waadt hat mit Abstand das grösste zusammenhängende Gebiet, welches aktuell durch PubliCar erschlossen wird; es umfasst den grössten Teil des Kantons mit Ausnahme der Region um Lausanne. PubliCar befriedigte klar ein Bedürfnis in Zeiten, wo die Landgebiete noch schwach besiedelt waren und die finanziellen Mittel für den ÖV sehr beschränkt waren. Mit diesem Konzept kann ein Grundbedürfnis abgedeckt werden. Die heutige Tendenz ist demgegenüber, wo immer möglich das Liniennetz durch Kursbusse abdecken zu lassen und damit den Kunden einen regelmässigen Dienst anzubieten.

Der grosse Vorteil von PubliCar ist, dass er einen Tür-zu-Tür-Service anbietet: „Holen Sie mich bitte zu Hause ab und fahren Sie mich zum Arzt.“ Der Nachteil ist, dass Kunden möglicherweise keine Transportmöglichkeit zur gewünschten Zeit auf der gewünschten Strecke erhalten. Aus diesem Grund favorisieren die Besteller die normalen Linienbusse mit einem fixen Fahrplan.

In einer Gegend wie La Brévine im Neuenburger Jura, wo CarPostal die Linie Le Locle – La Brévine am Freitag- und Samstagabend von 22.45 bis 01.00 Uhr betreibt, zählt man jährlich

PubliCar: Werden an vielen Orten durch Linienbusse, grösstenteils mit Taktfahrplan, ersetzt. Bild: zVg

PubliCar Vaud

Dès le 14 décembre 2014
Nouveaux horaires de desserte disponibles
sur www.carpostal.ch ou au numéro ci-dessous

Appel gratuit ☎ 0800 60 30 60

Zones PubliCar

- 1 Grandson
- 2 Yverdon
- 3 Echallens
- 4 Thierrens
- 5 Oron
- 6 Gland urbain
- 7 Cossonay gérée par la société MBC
- 9 Orbe
- 10 Payerne

Principales lignes de bus
 Chemin de fer

Desserte: PubliCar fonctionne lorsqu'aucun autre moyen de transport public n'existe.
♿ Toutes les courses.
 Tout déplacement à l'intérieur d'une ou de deux zones contigües est possible.

Heures de service: Horaires disponibles dès le 14 décembre 2014 sur www.carpostal.ch/publicar ou au numéro ci-dessous.

Réservations: Réservation conseillée 24 h à l'avance. Appel gratuit ☎ 0800 60 30 60 du lundi au samedi: 7h00–19h00, dimanche: 8h00–13h00 et 14h00–18h00 ou via le formulaire en ligne sur www.carpostal.ch/publicar (inscription préalable par téléphone nécessaire).

Tarif / Supplément: Supplément de prise en charge: CHF 5.– par trajet et par personne en plus du tarif pratiqué habituellement.

Remarque: Zone 6, Transports Urbains de Gland (TUG). Zone 7, gérée par la société MBC (Morges)

CarPostal
La classe jaune.

R – ein unbekanntes Zeichen



Erscheint nur auf vorherige Reservation: Das Postauto am Milchhüsli.

Bild: zVg

Wüssten Sie, dass ein Bus, welcher im Kursbuch mit diesem Zeichen versehen ist, nur fährt, wenn Sie vorher die gewünschte Strecke telefonisch bestellen? Eben. Es gibt eine neckische Strecke von Koblenz nach Leibstadt – dem Rhein und den nur noch dem Güterverkehr dienenden Geleisen entlang –, die mit dieser Überraschung aufwartet (siehe dazu auch den Bericht von Marcus Stoercklé im InfoForum 3/2014, Seite 22). Der Bus ist zwar kurzfristig buchbar, aber wenn die Reisenden das übersehen, stehen sie in Koblenz auf einem leeren Bahnhofplatz und suchen verzweifelt nach der Möglichkeit zum Weiterreisen. Und die zweite Überraschung ist, dass man auf dem Weg nach Laufenburg, wo dann wieder eine Zugverbindung besteht, in Leibstadt Milchhüsli – welch poetischer Name – umsteigen muss. Die Freundlichkeit der Mitarbeitenden von PostAuto macht diese Hindernisse trotz allem erträglich. Machen Sie mal die Probe aufs Exempel: Kursbuch Feld 50.147.

350 Reisende. Keine Frage, dort würde ein Linienbus nie rentieren. Im Gebiet des Kantons Waadt sind es demgegenüber rund 40 000 Passagiere jährlich, im Gebiet Moutier – Freiberge zählen wir etwa 8000 Reisende.

In der Ajoie waren die Fahrzeuge von PubliCar bis 2012 weit verbreitet. Seither sind sie ebenfalls durch Linienbusse, grösstenteils mit Taktfahrplan, ersetzt worden. Die Frequenzen sprechen für sich: Mit dem PubliCar war man zuletzt bei rund 23 000 Personen, im vergangenen Jahr wurden bereits 250 000 zusätzliche Reisende transportiert. Das Produkt PubliCar hat geholfen, den öV überhaupt wieder populär zu machen, aber erst die Umstellung auf einen verdichteten festen Fahrplan hat dann den Durchbruch gebracht. Dazu ist aber zu sagen, dass der Kanton Jura sehr grosse Anstrengungen unternimmt, das Busangebot attraktiv zu machen, mit einem Taktfahrplan wo möglich, mit einer überarbeiteten Linienführung wo nötig.

In der Waadt sind die Übergänge zum Teil fließend: Von Montag bis Freitag gilt ein fixer Linienfahrplan, am Wochenende verkehrt noch der PubliCar. Dann gibt es zum Beispiel die Region um Payerne, wo es die Bedürfnisse von zwei Kantonen unter einen Hut zu bringen gilt. Vielleicht möchte ein Kanton den Betrieb zur

Linie ausbauen, weil das Geld vorhanden ist, ein anderer möchte aus finanziellen Gründen noch beim PubliCar bleiben – dann gilt es, eine pragmatische Lösung zugunsten des Kunden zu finden.

Zweites Beispiel: Am Wochenende bedient PubliCar unter anderem ein Gebiet in der Veveyse, das werktags linienmässig von tpf betrieben wird. Auch hier gehen wir von der Sichtweise des Kunden aus, dem die politischen Voraussetzungen egal sind; er will einfach mit dem öV von A nach B transportiert werden. Drittes Beispiel: An bestimmten Punkten wird ein Übergang von einer Zone in die nächste angeboten, so dass der Kunde nahtlos aus einem Fahrzeug ins nächste wechseln kann, um sein Ziel zu erreichen. Der Kunde soll die Zonengrenzen nicht als Barrieren empfinden.

Modernste Software

In den Anfangsjahren hatte PubliCar Waadt eine eigene Reservationszentrale in Yverdon. Vor ungefähr drei Jahren wurde entschieden, diese Dienstleistung an einen privaten Anbieter zu übergeben. Es ging unter anderem darum, mit einer besseren Software die Planung der Fahrten sowie die Kommunikation mit den Fahrern zu verbessern. Leider brachte dieser

Wechsel nicht den erhofften Erfolg. „Deshalb setzten wir uns mit unseren Kollegen in Frankreich (CarPostal France) zusammen, die für ihre drei PubliCar-Netze eine einzige Telefonzentrale in der Nähe von Mâcon betreiben“, sagt Philippe Taillens. Auch sie arbeiten mit einer Software, welche die Besteller optimal verbindet, und zusätzlich Vorschläge macht, wie durch leichte Zeitanpassungen für den einen oder anderen Kunden die Fahrleistung reduziert werden kann. „Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 arbeiten wir nun so, zuerst für ein Jahr nur in einem reduzierten Perimeter, seit letztem Dezember für das ganze Netz; und wir sind sehr zufrieden“, meint Taillens.

Und weiter: „Ich fragte etliche Leute aus meiner Nachbarschaft und Bekanntschaft, und niemand hatte bemerkt, dass sie bei Bestellungen mit jemandem in Frankreich sprachen. Trotzdem ergibt sich nun mit der Zeit eine ähnliche Bekanntheit unter den Telefonpartnern wie seinerzeit, als wir das noch mit unseren Leuten erledigten. Diese gewisse Vertrautheit wird von unseren Kundinnen und Kunden sehr geschätzt. Zusätzlich kann sich ein Stammkunde ein Login besorgen und daraufhin per Internet (mobil oder am PC) seine Bestellungen für den PubliCar machen.“

Erfolg für PostAuto in Frankreich

CarPostal France als Auslandsgesellschaft der PostAuto Schweiz AG verzeichnet in Frankreich ein starkes Wachstum.

PD Der Gemeindeverbund Communauté d'Agglomération de Thau hat den Betrieb seines städtischen Transportnetzes CarPostal France übertragen. Der neue Vertrag für eine Public-Private-Partnership (PPP) mit einer Laufzeit von sieben Jahren trat am 1. September 2015 in Kraft. Nach dem Gewinn dieser Ausschreibung betreibt CarPostal France nun neun Stadtnetze in Frankreich und verzeichnet einen kumulierten Umsatz von 61 Millionen Euro. Das Unternehmen verstärkt somit sein Wachstum im Süden des Landes, wo es bereits für die Stadtnetze von Agde, Menton und Salon-de-Provence verantwortlich ist.

Flexibles und innovatives öV-Angebot

Im Gemeindeverbund Communauté d'Agglomération de Thau, der zum Département



Eines der traditionell gelben Fahrzeuge im Stadtnetz von Sète.

Bild: zVg

Hérault gehört, leben rund 100 000 Personen in acht Gemeinden. Das Stadtnetz umfasst zwölf reguläre Linien sowie zwei Zusatz- und eine Rufbuslinie, um der hohen Fluktuationsrate in der stark vom Tourismus geprägten Region Rechnung zu tragen.

Der Zuschlag ermöglicht es CarPostal France, in der Region 118 Mitarbeitende zu beschäftigen, wovon 36 neu angestellt werden. Die Offerte von CarPostal France überzeugte einerseits dank dem flexiblen, an das höhere Fahrgastaufkommen im Sommer angepassten Fahrplan, andererseits mit innovativen und kundenorientierten Angeboten wie 20 Echtzeitanzeigen an

den Haltestellen, der Möglichkeit Tickets online zu kaufen, sowie einer neuen App.

Wachstumstrend bestätigt

Mit dem Gewinn dieser Ausschreibung verzeichnet CarPostal France einen veritablen Wachstumsschub und knackt die Grenze von 1000 Mitarbeitenden. Der Erfolg ist eine Bestätigung für die Entwicklungsstrategie im Ortsverkehr von mittelgrossen Agglomerationen und bei Überlandnetzen.

Zudem zeigt er, dass CarPostal France im hart umkämpften französischen Markt konkurrenzfähig ist.

PostAuto setzt einen neuen Buszug ein



Altbewährtes muss nicht immer schlecht sein: Der neue Anhängerzug am Säntis.

Bild: zVg

Edwin Dutler Bis zum Jahre 1987 war auf der Strecke Urnäsch – Schwägalp der letzte Postauto-Personenanhänger der Schweiz unterwegs. Jetzt hat die Firma Carrosserie HESS AG einen neuen Buszug entwickelt. Ein Zugfahrzeug mit einem Personenanhänger, der je nach Fahrgastaufkommen an- oder abgehängt werden kann. Das Zugfahrzeug ist 12 Meter lang, der Anhänger 11 Meter. Die Vorteile überzeugen: Mehr Sitzplätze als in einem Gelenkbus, Klimaanlage, Niederflur-Einstieg und Platz für Kinderwagen und Rollstühle, dazu Videoüberwachung und Gratis-WLAN. Das An- und Abkuppeln des Anhängers erfolgt durch das Fahrpersonal von PostAuto.

Diese Neuheit ist insbesondere für touristische Linien mit stark witterungsabhängigem Fahrgastaufkommen gedacht. Der erste neue PostAuto-Buszug wurde am 1. Juli 2015 auf der Schwägalp auf den Namen Säntis getauft und verkehrt seither auf der Postauto-Linie 791 Urnäsch – Schwägalp.

Eine Randregion kämpft für ihre Bahn

Bern will die unrentable Nebenlinie Solothurn–Moutier im Jura stilllegen, weil ein Tunnel für 170 Millionen Franken saniert werden müsste.

Tobias Gafafer* 33 Minuten dauert die Fahrt im Bummelzug, der die Emotionen hochgehen lässt. Am Ausgangspunkt in Moutier zeugt noch die Grösse des Bahnhofs von der früheren Bedeutung. Das Hotel de la Gare gegenüber, der Treffpunkt der jurassischen Separatisten, hat seine besten Zeiten längst hinter sich. Den Fels hoch über dem Städtchen zierte eine Jura-Flagge, wengleich Moutier bis heute ein Aussenposten von Bern ist. Zwei Rentner aus der Deutschschweiz sind an diesem Sommervormittag die einzigen Zugpassagiere. Vorbei an den zerklüfteten Höhen des Juras und Stationen mit Halt auf Verlangen, wo niemand ein- oder aussteigt, geht es in Richtung Solothurn.

Hände weg von „unserer“ Bahn

Der Zug verschwindet im 3,7 Kilometer langen Weissensteintunnel. Bald könnte es der letzte sein. Das 1908 eröffnete Bauwerk ist in schlechtem Zustand, seine Lebensdauer abgelaufen. Die Bahn rechnet mit Sanierungskosten von 170 Millionen Franken für einen Weiterbetrieb von 50 Jahren. Das sind hohe Investitionen, zumal die Verbindung laut Bund ihre Kosten bloss zu rund 20 Prozent deckt. Deshalb prüft Bern auch eine Stilllegung und teilweise Umstellung auf Busse.

Doch die Planer haben die Rechnung ohne die Region gemacht. Der Widerstand gegen die

Stilllegung der Münster-Bahn ist gross. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) reichte 2014 die Petition „Hände weg von der Bahn“ mit 17 000 Unterschriften ein. Politiker witterten die Chance, etwas für ihre Wählerschaft zu tun. Die Solothurner Nationalräte Stefan Müller-Altermatt (CVP), Gemeindepräsident von Herbetswil, Bea Heim (SP) und der bernjurassische SVP-Nationalrat Jean-Pierre Graber übten mit Vorstössen Druck aus; der Einsatz für die Bahn kennt keine Parteigrenzen. Und so musste sich in der Junisession des Parlaments gar Verkehrsministerin Doris Leuthard zur Nebenlinie im Solothurner und Berner Jura äussern. Sie versuchte die Wogen zu glätten und versprach, die Lebensdauer des Tunnels lasse sich mit Notmassnahmen bis 2020 verlängern.

Pastis und Absinth im Tunnel

Dass es sich nicht um irgendeine Strecke handelt, zeigt sich in Gänsbrunnen, der letzten Station vor dem Tunnelportal. Amateure betreiben im Sommer von hier aus das einzige Tunnelkino der Schweiz, mit umgebauten Güterwagen. „Lust auf einen Pastis oder Absinth im Tunnel?“ steht auf einem Plakat. Auch Gemeindepräsidentin Rosmarie Heiniger, die ihr Büro im weit vom Bahnhof entfernten Dorf hat, kommt bei der Bahnlinie in Fahrt. „Die Stilllegung würde uns die Lebensader kappen.“ Lehrlinge, Schüler

und Pendler aus dem Hinterland müssten zur Fahrt nach Solothurn den Bus über Balsthal benutzen, was eine Stunde dauert. Es gibt zwar eine steile Passstrasse, doch sie ist im Winter gesperrt. Heiniger kritisiert, dass der Bund den Kostendeckungsgrad erhoben habe, als die Sesselbahn auf den Weissenstein geschlossen gewesen sei.

Die Fahrt durch den Tunnel dauert wenige Minuten. Am Ende des Südportals in Oberdorf steht die Talstation der neuen Weissenstein-Gondelbahn. Die Bahn auf den Solothurner Hausberg, ein Magnet für Ausflügler, sorgte vor einigen Jahren ebenfalls für Proteste. Der Heimatschutz und andere wehrten sich gegen den Abbruch der alten Sesselbahn von 1950, der Rechtsstreit dauerte jahrelang.

Der frühere SBB-Chef Benedikt Weibel sass damals im Pro-Komitee. Mit der Münster-Bahn verbindet der gebürtige Solothurner Kindheits-erinnerungen. Dennoch ist für ihn klar: „170 Millionen für die Sanierung sind schon sehr viel Geld.“ Es sei in der Schweiz aber keineswegs unmöglich, unrentable Bahnstrecken stillzulegen. Unter Weibels Ägide schlossen die SBB tatsächlich mehrere Linien.

Heisses Eisen für Bund

Der Mann, der heute primär entscheiden muss, sitzt gut 40 Kilometer südlich von Solothurn in einem Bürobau bei Bern. Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr, kennt die Herausforderungen der Finanzierung der Bahninfrastruktur als ehemaliges SBB-Kadermitglied wie kaum ein Zweiter. Wenn bei Strecken mit einem derart tiefen Kostendeckungsgrad grössere Investitionen anstünden, müsse sich der Bund die Frage stellen, ob er sich diesen Luxus noch leisten könne.

Doch auch Füglistaler ist bewusst, dass er ein heisses Eisen anfasst. „Falls der Tunnel tatsächlich in einer Form saniert wird, erwarten wir von den betroffenen Kantonen, dass der Bahnbetrieb langfristig aufrechterhalten wird.“ Die Region um den Weissenstein weiss, dass es einen langen Atem braucht: Bereits 1978 und 2012 sollte der Tunnel geschlossen werden. Die Züge fahren immer noch.

*Der Autor ist Redaktor des St. Galler Tagblatts. Der Artikel erschien erstmals am 16. Juli 2015 in der Ostschweizer Tageszeitung. Nachdruck mit freundlicher Genehmigung des Verlags.

„Probe aufs Exempel“

Auch die NZZ hat sich am 13. August 2015 ausführlich mit der 23 Kilometer langen Strecke Solothurn–Moutier beschäftigt. Die Analyse von Autor Paul Schneeberger erfolgt insbesondere unter Verweis auf die seit 2013 geltenden Bestimmungen in der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, wonach die Besteller vor grösseren Investitionen in Strecken, die vorwiegend dem regionalen Personenverkehr dienen, zu prüfen haben, ob alternative Angebote mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis möglich wären. Diese Vorgaben würden nun zum ersten Mal durchexerziert – anhand des Tunnels durch den Jura. Die Frage lautet also: Bahn oder Busbetrieb via Strasse? Wobei in diesem spezifischen Fall

für die Beseitigung eines Strassen-Engpasses auch 65 Millionen Franken nötig wären. Nach Ansicht Schneebergers liegt der Schlüssel zur Lösung des Problems „nicht auf der Schiene, sondern auf der Strasse“. Der Umgang mit der Bahnlinie Solothurn–Moutier werde zu einem Exempel dafür, ob der Bund und die Kantone endlich bereit seien, den Verkehr als Verbundsystem zu begreifen und Investitionen in den einen oder anderen Verkehrsträger davon abhängig zu machen, ob dieser am jeweiligen Ort wesensgerecht sei. „Von einer neuen Strasse profitiert hier der ganze ländliche Bezirk – auch weil sich so alle seine Buslinien direkt zum Schnellzugbahnhof Oensingen führen lassen“, bilanziert der NZZ-Redaktor.

Ein letzter Augenschein

Im neuen Gotthard-Basistunnel ist neben den beiden Hauptröhren ein weitverzweigtes Stollensystem entstanden – mitsamt Besucherfenster und Kleinwasserkraftwerk.

Gerhard Lob Es wird ernst: Am kommenden 1. Oktober beginnt im neuen Gotthard-Basistunnel der Testbetrieb. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren, damit dieser Termin eingehalten werden kann. Am 1. Juni 2016 folgt die offizielle Eröffnung mitsamt Staatsakt und der Übergabe von der Bauherrin AlpTransit Gotthard AG an die SBB, die als Tunnelbetreiberin den Probebetrieb ausführen wird. Am 11. Dezember 2016 wird dann der fahrplanmässige Betrieb in den beiden 57 Kilometer langen Röhren zwischen Bodio (TI) und Erstfeld (UR) aufgenommen.

Knapp fünf Jahre nach dem Hauptdurchschlag beim Zwischenangriff Sedrun ist mittlerweile der Einbau der Bahntechnik abgeschlossen, wie Marco Hirzel von der Arbeitsgemeinschaft Transtec Gotthard Ende August im Rahmen einer Medienfahrt für Journalisten sagte. Es war die letzte Möglichkeit, sich ein Bild von den Arbeiten im Tunnelinneren zu verschaffen. „Dabei wurden wir in den letzten Monaten mit Besucheranfragen überhäuft“, so Hirzel.

Bald ein schwarzes Loch

Dereinst werden Personenzüge mit 200 Stundenkilometern durch den Tunnel rauschen. Bei dieser Medienveranstaltung ging es deutlich langsamer voran. Der kurze Baustellenzug bummelte mit rund 40 km/h zur 24 Kilometer vom Nordportal entfernten Multifunktionsstelle (MFS) Sedrun, rund 40 Minuten Fahrzeit. Der Anblick aus der Führerkabine in die Tunnelröhre ist monoton. Immerhin: Zurzeit ist die Röhre schwach beleuchtet. Im Regelbetrieb wird es dort dann stockdunkel sein. Die Züge rasen in

Tag der offenen Baustelle

Während am Gotthard-Basistunnel letzte Hand angelegt wird, ist am Ceneri-Basistunnel noch einiges zu tun, aber auch noch einiges zu sehen.

Die AlpTransit Gotthard AG organisiert am Samstag, 26. September 2015, von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr, einen Tag der offenen Baustelle am Zwischenangriff in Sigirino (bei Taverne TI). Das Highlight dieses Jahres: eine exklusive Durchfahrt des Tunnels von Sigirino zum Südportal in Vezia! Details unter: www.alptransit.ch



Kaum sichtbar:
In der Nothaltestelle von Sedrun befindet sich auch das Besucherfenster (rechts).
Bild: AlpTransit Gotthard AG

ein schwarzes Loch. Signale gibt es keine mehr, denn der Tunnel ist mit der modernen Führerstands-signalisierung ETCS Level 2 ausgestattet.

Die MFS Sedrun ist – genauso wie die Multifunktionsstelle Faido auf Tessiner Seite – eine der beiden Schlüsselstellen im Tunnel. Hier können Züge von einer Röhre in die andere wechseln. Zudem befinden sich hier die Nothaltestellen mit einer Perronkante und Handläufen, an denen die Fahrgäste im so genannten Ereignisfall, das heisst Defekt oder Brand eines Zuges, diesen verlassen und sich durch Verbindungsgänge in einen Parallelstollen retten können. Von dort werden sie über grün signalisierte Fluchtwege in die andere Tunnelröhre geleitet, wo ein Evakuierungszug eintreffen sollte. Die Wegstrecke beträgt zirka 1,5 Kilometer. Für Gehbehinderte werden Elektrowagen wie auf einem Golfplatz bereit stehen. Ein ausgeklügeltes System sorgt dafür, dass im Ereignisfall die Frischluftzufuhr geregelt ist und kein Rauchgas in die Fluchtwege dringt. Auffällig sind die riesigen Lautsprecher sowie die eigentümlich verkleideten Tunnelwände. „Dies wurde aus akustischen Gründen gemacht“, sagt AlpTransit-Chef Renzo Simoni. Im Ereignisfall muss gewährleistet sein, dass die Reisenden die Durchsagen gut verstehen.

Besucherfenster ohne Besucher

Die Multifunktionsstelle in Sedrun ist ein wahres Labyrinth, in dem man leicht die Orientierung verlieren kann. In den Kavernen sind zahlreiche technische Räume untergebracht, die klimati-

siert werden müssen. Zwei vertikale Schächte verbinden die MFS mit der Erdoberfläche in Sedrun. Der 800 Meter hohe Schacht 1 dient unter anderem als Frischluftkanal für den Gotthard-Basistunnel.

Ein regulärer Personentransport ist durch diesen Schacht nicht erlaubt. Dies ist auch der Grund, warum an der MFS Sedrun künftig keine Tunnelbesucher auftauchen werden. Dabei ist hier sogar ein Besucherfenster eingebaut, durch welches ein Blick auf die durchfahrenden Züge erhascht werden kann. Es handelt sich um ein Überbleibsel aus dem nicht verwirklichten Projekt der unterirdischen Haltestelle Porta Alpina. „Der Bund hat Vorinvestitionen getätigt für allfällige künftige Erweiterungen oder touristische Nutzungen“, sagt Olivia Ebinger vom Bundesamt für Verkehr, zum Sinn des Besucherfensters, das leicht auf die Perronkante hinaus ragte und wie Panzerglas wirkt. Im Lötschberg-Basistunnel funktioniert ein solches Fenster.

In Betrieb genommen wird hingegen demnächst eine weitere Kuriosität an der Multifunktionsstelle Sedrun: ein Kleinwasserkraftwerk. Dieses Mini-Kraftwerk wird aus den Schmutzwasserleitungen im Entwässerungstrennsystem gespeist. Die Gesamtleistung beträgt im Normalbetrieb 131 Kilowatt. Das entspricht der Jahresversorgung von rund 220 Einfamilienhäusern.

Ringverbindung um den Genfersee

Die Kantone Wallis, Waadt und Genf unterstützen die Wiederinbetriebnahme der Ligne du Tonkin zwischen Saint-Gingolph und Evian-les-Bains.

Blaise Nussbaum (Übersetzung: Andreas Theiler)

Das Vorprojekt für die Linie am Südufer des Genfersees zwischen Saint-Gingolph und Evian-les-Bains (17,8 km) wurde vom französischen Staat sowie der Region Rhône-Alpes (RRA) kürzlich genehmigt. RRA ist zwar, nach Ile de France, die zweitaktivste Region Frankreichs, was den Verkehr angeht, und sie widmet einen grossen Teil ihres Budgets der Eisenbahn. Allerdings ist der Genfersee recht weit von Lyon entfernt, der Hauptstadt der Region. Die Unterstützung des Kreditvorhabens von 4 Mio. Euro durch die drei Kantone Wallis, Waadt und Genf soll aber nicht unterschätzt werden. Die Finanzierung wird durch das Programm Interreg V erleichtert; so kommt ungefähr die Hälfte des Betrages aus EU-Kassen.

Eine erste Vorstudie wurde 2011 gemacht. Damals wurden die Investitionskosten für eine Wiederinbetriebnahme der Ligne du Tonkin auf rund 106 Mio. Euro geschätzt. Darin eingeschlossen sind einerseits eine komplette Erneuerung der Geleise sowie die Elektrifizierung

nach Schweizer Standard. Dadurch könnten Triebfahrzeugkompositionen von RegionAlps bis Evian fahren, so dass zu Beginn noch keine Kosten für neues Rollmaterial anfallen würden. Andererseits wäre so auch die Bahn frei für neue Fahrzeuge, die Frankreich für die grenzüberschreitende Linie CEVA beschafft und die somit in beiden Ländern verkehren können.

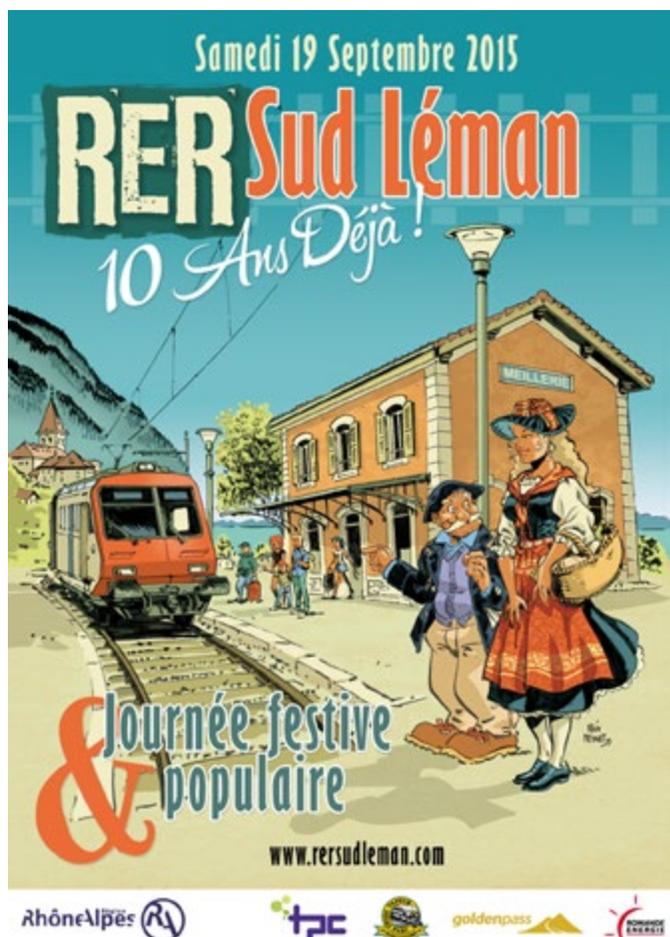
Drei Vorteile

Diese Inbetriebnahme hätte mehrere Vorteile. Zum einen erlaubt sie eine Art Ringverbindung zwischen dem Unterwallis, dem Chablais und der Region Genf. Damit würde die aktuelle Linie am Nordufer des Genfersees massiv entlastet und die erwarteten weiteren Frequenzzuwächse abgedeckt. Zweitens erhielten das Unterwallis und Chablais interessante Verbindungen nach Genf. Drittens müssten die Anwohner der erneuerten Linie nicht mit viel zusätzlichem Lärm rechnen, weil die Strecke nur dem Personenverkehr dienen soll. Die einzige Schattenseite ist die lange Dauer bis zur ange-

peilten Eröffnung. Das Endresultat der Studie wird 2020 erwartet, mit ersten Ergebnissen kann aber schon nächstes Jahr gerechnet werden. Nun hoffen alle Beteiligten, dass die viele Jahre verschleppte Idee endlich Fahrt aufnimmt. Denn der Pendlerverkehr von französischer Seite wird weiter zunehmen, und im Moment ist er auf eine nicht adäquate Strasse angewiesen, mit grossen Gefahren sowohl für die Fahrer wie für die Anwohner.

Übrigens: Am Samstag, 19. September wird mit einem grossen Fest das zehnjährige Bestehen des französisch-schweizerischen Vereins „RER Sud-Léman“ zwischen den beiden Endstationen gefeiert. Beginn um 9 Uhr in St-Gingolph, dann verschiebt sich der Festort während des Tages bis nach Evian-les-Bains, wo der offizielle Teil stattfinden wird. Das ganze Programm auf www.thersudleman.com.

Dieser Text ist eine stark gekürzte Fassung des Artikels „De la ligne du Tonkin au RER Sud-Léman“, welcher in TRANSPORTS ROMANDS vom Juni 2015 (Seiten 8 & 9) erschienen ist.



Wie viel Werbung vertragen wir?

Die zentrale Anzeigetafel im Bahnhof Bern ist um eine Einheit gewachsen. Dies ermöglicht natürlich, Störungsmeldungen in entsprechender Grösse anzuzeigen. Und die Fahrgäste werden diesen Service schätzen. Doch hauptsächlich wird die Anzeigetafel für Werbung verwendet. Ist das wirklich nötig? Begrüssenswert wäre es hingegen, wenn im Bahnhof Bern endlich aktuelle Abfahrtsbildschirme auf den Perrons installiert würden, so dass Kunden, welche die Durchsagen nicht verstehen, beim Umsteigen nicht bis in den tiefer gelegenen Durchgang laufen müssen.



Nachrichten

Haltestelle Sarnen Nord

Das Bundesamt für Verkehr hat am 4. Juni 2015 die Baubewilligung (Plangenehmigung) für den Doppelspurausbau und die Haltestelle Sarnen Nord erteilt. Die 30-tägige Beschwerdefrist ist ungenutzt abgelaufen. Damit ist die Bewilligung rechtskräftig. Mit den Bauarbeiten konnte im August 2015 begonnen werden. Das Projekt Doppelspurausbau Sarnen Nord umfasst ein zweites Gleis von rund 2 km Länge von der Kreuzungsstelle im Gebiet Kernsmatt bis zum Bahnhof Sarnen sowie die neue Haltestelle „Sarnen Nord“. Bauherrin ist die Zentralbahn, welche auch die neue Haltestelle im Auftrag des Kantons Obwalden erstellt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 30 Mio. Franken. (jpb)

Sommerhitze und Chaos

Kaum hatte die Deutsche Bahn ihr Streikproblem gelöst, setzte die extreme Hitze dieses Sommers das Bahnunternehmen unter Druck. Etliche Klimaanlage in ICE-Zügen fielen aus, Störungen an Stellwerken stellten sich ein. Verspätungen und Totalausfälle waren an der Tagesordnung, teilweise herrschte Chaos pur. Das Bild zeigt, wie Sitzplätze in ICE-Wagen gesperrt werden, wenn die Klimaanlage versagt. (lo)

85 Jahre Glacier-Express

In diesem Sommer konnte der Glacier-Express seinen 85. Geburtstag feiern. Am 25. Juni 1930 fand die Jungfernfahrt des Glacier-Express zwischen Zermatt und St. Moritz statt. Dies war der Start einer touristischen Erfolgsgeschichte. Mittlerweile sind jährlich zu allen Jahreszeiten rund 200 000 Gäste aus rund 120 Nationen auf dieser geschichtsträchtigen Strecke unterwegs. Einer der wohl berühmtesten Luxuszüge der Welt fährt durch 291 Tunnel, über 91 Brücken und durch drei Kantone. Legendar ist auch das Schräg-Glas, das rechtzeitig am Esstisch gedreht werden muss, wenn der Zug auf- und abwärts fährt und so insgesamt einen Höhenunterschied von 1500 Metern überwindet. (pd)

Geschenkt von den SBB

Die SBB müssen pro Jahr Billette für 29,2 Millionen Franken billiger abgeben. Das haben die Bahnen bei der letzten Preisrunde im August 2014 versprochen. Nur dank dieser Zusicherung durften sie die Preise erhöhen. Die SBB verkaufen aber zu wenig dieser neu geschaffenen Rabattbillette. Deshalb haben der Preisüberwacher und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) nun weitere Massnahmen vereinbart. Die SBB verpflichteten sich, jährlich einen Gutschein an alle 2,3 Millionen Halbtax-Kunden abzugeben. Vorerst soll es mindestens in den Jahren 2015 und 2016 eine solche Aktion geben. Ende August trudelten die ersten Gutscheine bei Halbtax-Kunden ein. (lo)

Ausgestreikt

Der längste Tarifkonflikt in der Geschichte der Deutschen Bahn, der auch Auswirkungen auf die Schweiz hatte, konnte Anfang Juli 2015 beendet werden. Neun Streiks innerhalb eines Jahres mit insgesamt 420 Streikstunden stellten die Bahnreisenden auf eine harte Probe, sorgten für Millionenausfälle bei der DB und reichlich Kundenzulauf bei den Fernbussen. Die Gewerkschaft der Lokomotivführer (GdL) unter ihrem umstrittenen Chef Claus Weselsky dürfte ihren Aufstand als Erfolg sehen, dann sie kam am Ende nach einer erfolgreichen Mediation mit wichtigen Anliegen durch. Die gute Nachricht: Mindestens bis September 2016 sind Streiks ausgeschlossen. (lo)



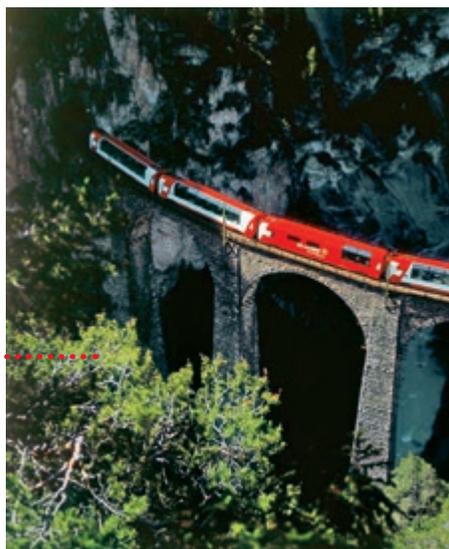
Erfolg für Zentralbahn

Die Zentralbahn (zb) blickt auf das erfolgreichste Geschäftsjahr seit der Fusion im Jahr 2005 zurück. Sie steigerte die Verkehrserträge erstmals auf über 30 Mio. Franken und schliesst das Jahr mit einem Gewinn von 5,3 Mio. Franken ab. Der im Dezember 2013 eingeführte Fahrplan kommt laut Medienmitteilung der zb bei den Fahrgästen sehr gut an: 26 % mehr Fahrgäste und über 16 % mehr Personenkilometer sind das Resultat. Zudem konnte die Zentralbahn die Fahrplanstabilität verbessern, was sich wiederum positiv auf die Pünktlichkeit auswirkte. (pd)



Gut wird teurer

Bahnen und Busse wollen differenzierte Tarife einführen, attraktive Strecken teurer machen und von den auf Kilometer berechneten Tarifen immer mehr weg kommen. „Gute Verbindungen werden teurer“ titelte die „NZZ am Sonntag“ einen entsprechenden Artikel von Ende August. In der Praxis dürfte dies dazu führen, dass attraktive und stark benützte Strecken wie etwa Zürich-Bern teurer werden und die Bahnen dort die Kaufkraft der Kunden stärker abschöpfen. Gemäss Ueli Stückelberger, Chef des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV), könnte auf peripheren Strecken ohne Angebotsausbau hingegen einmal gänzlich auf Preiserhöhungen verzichtet werden. Geplant ist, dass das neue System 2017 erstmals angewendet wird. (lo)



Ein trinationales Tramnetz

Nach dem Ausbau der Basler Tramlinie 8 nach Deutschland steht die Verlängerung der Linie 3 nach Frankreich auf der Agenda.



Takt verdichtet: Das Basler Tram 8 nach Weil am Rhein.
Bilder: Gerhard Lob

Gerhard Lob Die von Kleinhüningen bis Weil am Rhein (Deutschland) verlängerte Tramlinie 8 der Basler Verkehrsbetriebe ist seit Dezember 2014 in Betrieb. Die Eröffnung der grenzüberschreitenden Tramlinie stellte eine Premiere dar: Zum ersten Mal seit dem Zweiten Weltkrieg wurde ein Trambetrieb zwischen Deutschland und der Schweiz wieder aufgenommen.

Mit 100 Millionen Franken hatte dieses Projekt einen stolzen Preis. Doch die Verlängerung der Linie kommt bei der Bevölkerung gut an. Mit 8000 Fahrgästen am Tag ist die Nachfrage

wesentlich höher als erwartet. „Wir liegen 25 Prozent über den Planspielen und das schon nach wenigen Monaten“, sagte Alain Groff, Leiter des Basler Amtes für Mobilität, diesen Sommer der „Badischen Zeitung“. Der Fahrplan wurde bereits verdichtet. Allerdings gefällt der Erfolg des Trams nicht allen. Vor allem Basler Gewerkekreise monieren, dass mit Schweizer Geld der Einkaufstourismus nach Deutschland angekurbelt und finanziert werde. Das Tram 8 hält direkt vor dem beliebten Einkaufszentrum Rhein-Center in Weil-Friedlingen. Die Stadt entgegnet, dass die Einkaufstouristen sonst wohl mit dem Auto unterwegs wären.

„Maison du Tram“ eröffnet

Unabhängig von dieser Diskussion steht bereits ein neues Projekt in Richtung Frankreich an: Die Linie 3 vom Basler Nordwesten zum Bahnhof Saint-Louis. Auf französischer Seite hat man bereits mit den Vorarbeiten für die 4,1 Kilometer lange Strecke begonnen. Auf Schweizer Seite soll der Baubeginn in diesem Herbst erfolgen. „Die Verlängerung der Linie 3 zwischen der heutigen Endstation ‚Burgfelden Grenze‘ und dem westlichen Bahnhofsteil von Saint-Louis gibt einen Impuls für das weitere Zusammenwachsen der trinationalen Region“, heisst es im Projektbeschrieb zur Linie, die durch bisher noch unerschlossene Gebiete führt. Fast 100 Millionen Franken kostet diese Linie, die Ende 2017 in Betrieb genommen werden soll. „Ich bin seit dem Tram 8 viel, viel optimistischer, dass auch die verlängerte 3 einschlägt“, meint Alain Groff. Im Mai wurde in Saint-Louis das Informationszentrum „Maison du Tram“ eröffnet.

Noch nicht spruchreif, sondern nur ange-dacht ist bis anhin eine Verlängerung der Linie 11 nach Saint-Louis. Bisher endet diese Linie an der Grenze Saint-Louis. Dies gilt auch für eine

Verlängerung der Linie 6 von Riehen-Grenze bis nach Lörrach, zumal hier bereits die von den SBB betriebene Wiesental-S-Bahn verkehrt. Ge-träumt wird auch von einer möglichen Integra-tion von Grenzach-Wyhlen ins Basler Tramnetz.

Passagierrechte stärken

Der Bundesrat hat Ende August die Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) in die Vernehmlassung geschickt. Der Bundesrat will die Rechte der Reisenden im Eisenbahn- sowie im internationalen Fernbusverkehr an die Standards der EU angleichen, um Lücken zu schliessen und den öffentlichen Verkehr weiter zu stärken. Die Verkehrsunternehmen sollen verpflichtet werden, die Reisenden über Verspätungen oder Ausfälle und ihre Rechte zu informieren. Vorgesehen ist auch, dass die Verkehrsanbieter bei Verspätungen ab 60 Minuten eine Entschädigung bezahlen müssen. Diese kann über die Entschädigungen hinausgehen, die heute von einigen Bahnen bereits freiwillig entrichtet werden. Geregelt werden sollen auch die Pflichten der Unternehmen bezüglich Rück- oder Weiterreise. Im Bahnverkehr soll die Entschädigungsregelung im internationalen Verkehr und im nationalen Fernverkehr gelten. Die Gesetzesänderungen werden auf Verordnungsstufe konkretisiert. Die Vorlage des Bundesrats zur Organisation der Bahninfrastruktur ist im Internet abrufbar, genauso wie der erläuternde Bericht zum Vernehmlassungsverfahren. Die Vernehmlassung dauert bis am 30. November 2015.

Anzeige

EFFIZIENT, BEHARRLICH

THOMAS
HARDEGGER bisher

in den Nationalrat | LISTE 2

«Damit der öffentliche Verkehr nicht ins Stocken gerät.»

... und
DANIEL
JOSITSCH
in den
Ständerat

FÜR ALLE
STATT
FÜR WENIGE



Der Patient will nicht genesen

Der Zugverkehr am Gotthard bleibt unzuverlässig: Probleme gibt es auch mit dem neuen Rollmaterial.

Kurt Schreiber Zugreisen in den Süden sollen zuverlässiger werden. Dazu haben die SBB die Fahrzeiten ausgedehnt. Diese entsprechen nun in etwa dem Niveau der 1950er Jahre. Zwar werden inzwischen auch die acht zusätzlich bestellten Triebzüge der Serie ETR 610 eingesetzt, welche Zuverlässigkeit garantieren sollten. Doch dies trifft nur bedingt zu, denn Pro Bahn Schweiz ist von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen worden, dass Verspätungen und Zugsausfälle nach wie vor zu häufig vorkommen.

So ist ein Eurocity nach Zürich in Monza um fünf Minuten verspätet abgefahren. Es war nicht möglich, diese Verspätung in der Schweiz aufzuholen. Vielmehr wurde dieser Zug einfach in die Fahrlage eines normalen ICN verlegt, was eine Ankunftsverspätung von über zwanzig Minuten in Zürich auslöste. Weil die Anschlusszüge bereits weg waren, erhöhte sich die gesamte Reisezeit für manche Fahrgäste um weitere dreissig Minuten. Viel schlimmer traf es die Reisenden einer weiteren Eurocity-Verbindung: In Zürich betrug die Ankunftsverspätung aus

Milano wegen technischer Probleme 66 Minuten. Der Zug konnte in der Folge nicht nach Milano zurückfahren. Er wurde nicht durch einen Ersatzzug ersetzt, dafür mussten Reisende dreimal umsteigen (Arth-Goldau, Lugano und Chiasso), bis sie – mehr als eine Stunde zu spät – endlich in Milano ankamen. Im Tessin war kein Personal vorhanden, welches den gestrandeten internationalen Reisenden behilflich gewesen wäre. „Hilf dir selbst, so hilft dir Gott“, so die Devise in der Schweiz. Anders in Italien: Dort war ab Como Personal vorhanden, welches den Kundinnen und Kunden weiterhalf. Es ist also nicht immer die böse Trenitalia. Die Probleme liegen bei den SBB, denn die neuen internationalen Triebzüge sind nicht viel zuverlässiger als ihre Vorgänger, die ETR 470. Kommt dazu, dass wegen Bauarbeiten lange Einspurabschnitte eingerichtet worden sind, was die Kapazität der Gotthardlinie massiv einschränkt und zu Verspätungen führt. Entwarnung kann keine gegeben werden, da diese Arbeiten noch lange nicht abgeschlossen sind.

Aufgrund dieser unhaltbaren Situation fordert Pro Bahn Schweiz dreierlei:

- baubedingte Einspurabschnitte verkürzen um das Verspätungsrisiko zu minimieren
- verspätete Triebzüge mit lokbespannten Ersatzzügen von und ins Tessin mit IC-Komfort ersetzen und dort einmaliges Umsteigen auf S-Bahn-Züge nach Milano vorsehen
- bei Triebfahrzeugbeschaffungen den Heimvorteil ausnützen

Die negative Entwicklung am Gotthard hat ab 1990 mit der Einführung von Triebzügen aus Italien eingesetzt. Sie wurde fortgesetzt mit der Bestellung von ETR-610-Zügen bei Alstom Italia. Einzig die schweizerischen ICN-Triebzüge vermögen zu befriedigen – im landesinternen Verkehr. So muss im internationalen Verkehr auf die „Giruno“-Triebzüge von Stadler gehofft werden. Bis das soweit ist, werden allerdings noch Jahre vergehen, und unter dem verfehlten Konzept am Gotthard werden die Reisenden im internationalen Verkehr noch lange zu leiden haben.

Hitzesommer bei der Bahn oder Empfehlungen zur Selbsthilfe

Kurt Schreiber Extreme Temperaturen setzen allen Verkehrsträgern immer wieder zu, so auch der Eisenbahn. Im Sommer waren die SBB von verschiedenen Zwischenfällen betroffen. In einzelnen Fällen mussten Reisende über eine Stunde warten, bis sie endlich aus den überhitzten Zügen befreit wurden. In einem besonders krassen Fall dauerte es volle 100 Minuten länger, bis der entsprechende Zug endlich in Zürich HB ankam.

„Isolation“ von verspäteten Zügen

Auswirkungen lassen sich so für die übrigen Passagiere in Grenzen halten und gegen die Anwendung dieses Vorgehens ist eigentlich nichts einzuwenden: Damit bleiben die Pünktlichkeitswerte hoch und der Bonus für Pünktlichkeit ist gesichert. Doch wenn bei brütender Hitze über eine Stunde lang auf Hilfe gewartet werden muss, dauert das zu lange. Kommt dazu, dass in solchen Fällen die Klimaanlage ausfällt, keine Fenster geöffnet werden können, Luft verbraucht und stickig wird. Das kann zu gesundheitli-

chen Problemen führen und ist auch schon vorgekommen.

Frischlucht nötig

Deshalb hat Pro Bahn Schweiz gefordert, dass in solchen Fällen die Interventionszeit massiv verkürzt wird, die Reisenden mit Trinkwasser zu versorgen sind und wo immer möglich die Zufuhr frischer Luft zu gewährleisten ist. Tatsächlich gibt es klimatisierte Eisenbahnfahrzeuge, wo die Fenster wenigstens spaltbreit geöffnet werden können, um frische Luft hereinzulassen. Dies sollte bei allen solchen Fahrzeugen die Regel sein. Es darf auch nicht mehr vorkommen, dass die Passagiere eines defekten Zuges über 100 Minuten zu spät an ihrem Bestimmungsort eintreffen, wie das diesen Sommer geschehen ist. Auch sie dürfen erwarten können, dass das Ausmass von Verspätungen in Grenzen gehalten werden kann. Erfreulich ist, dass die SBB das Problem erkannt und versprochen haben, für Abhilfe zu sorgen.

Notvorrat mitnehmen

Aber auch Selbsthilfe ist empfehlenswert. Bei den Pfadfindern gab und gibt es das sogenannte „Notpäckli“ mit einer elastischen Binde, einer Schnur und weiteren Utensilien für einen Notfall. Für bahntechnische Notfälle empfiehlt es sich, ein „Notpäckli“ aus mindestens einem halben Liter Trinkwasser und einem bis zwei Äpfeln pro Person mitzunehmen. Da deswegen die Verdauung angeregt werden könnte, empfiehlt Pro Bahn Schweiz, generell vor jeder Zugfahrt Blase und Darm zu entleeren, denn es kann durchaus auch vorkommen, dass die einzige Toilette im Zug defekt ist. Allerdings wird in Notfällen guter Rat teuer sein. Pro Bahn Schweiz kann und will dafür keine Empfehlungen abgeben, bleibt aber bei der Forderung: Jeder Triebzug oder jede Zugseinheit muss mit mindestens zwei Toiletten ausgerüstet sein (1 x behindertengerecht, 1 x normal), nur so lassen sich negative (für Kundinnen und Kunden) und unappetitliche (fürs Personal) Konsequenzen vermeiden.

Doppelspurausbau Lötschberg-Basistunnel

Die BLS schreibt die Arbeiten für die Planung des Weiterausbaus des Lötschberg-Basistunnels öffentlich aus.

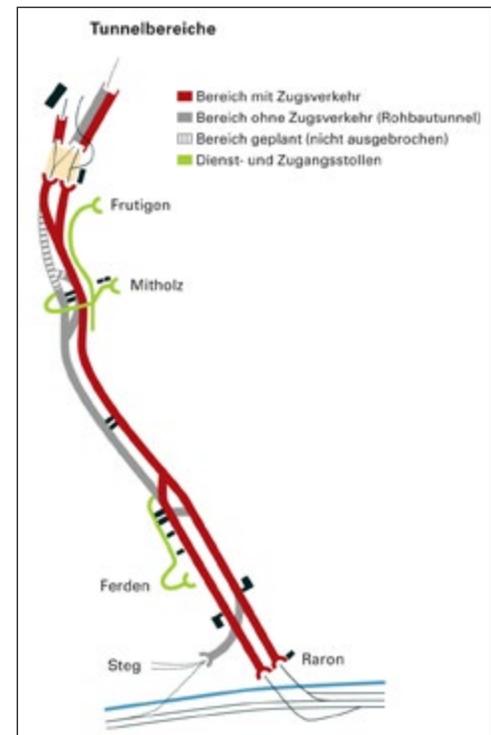
PD Der Lötschberg-Basistunnel wurde aus finanzpolitischen Überlegungen in einer ersten Etappe nur reduziert gebaut und 2007 in Betrieb genommen. Von den 34,6 Tunnelkilometern sind heute 21 Kilometer im Abschnitt Frutigen–Ferden nur einspurig befahrbar. Auf 15 Kilometern zwischen Mitholz und Ferden besteht eine zweite Tunnelröhre im Rohbau ohne bahntechnische Ausrüstung. Diese lange einspurige Strecke führt zu hohen Betriebskosten, engt den Spielraum für die Fahrplangestaltung ein und verunmöglicht eine Ausweitung der bereits heute ausgereizten Kapazität für Personen- und Güterzüge.

Im Rahmen der FABI-Vorlage (Ausbauschnitt 2025) hat die Bundesversammlung bereits Mittel für die Planung der bahntechnischen Ausrüstung des Abschnittes Ferden–Mitholz bereitgestellt. Die entsprechenden Arbeiten werden von der

BLS vorbereitet und sollen 2016 beginnen. Deshalb hat BLS am 17. August 2015 den Auftrag für die Planung des Weiterausbaus des Lötschberg-Basistunnels öffentlich ausgeschrieben. Die Ausschreibung umfasst die Planungsarbeiten des Teilausbaus sowie als Option den Ausbau Ferden–Frutigen. Die BLS stellt so die Kompatibilität zu einem allfälligen Vollausbau sicher.

Mehr Spielraum bei Fahrplangestaltung

Der Halbstundentakt im Fernverkehr vom Mittelland ins Wallis wird erst möglich, wenn zumindest die 15 Rohbaukilometer bahntechnisch ausgebaut werden. Ein Vollausbau hat zusätzliche Vorteile: Er schafft beispielsweise mehr Spielraum bei der Fahrplangestaltung und ermöglicht erhebliche Einsparungen durch die Redimensionierung der Bergstrecke, die vom Güterverkehr weitgehend entlastet würde.



Anzeige



Hochgeschwindigkeitszüge im fernen Osten

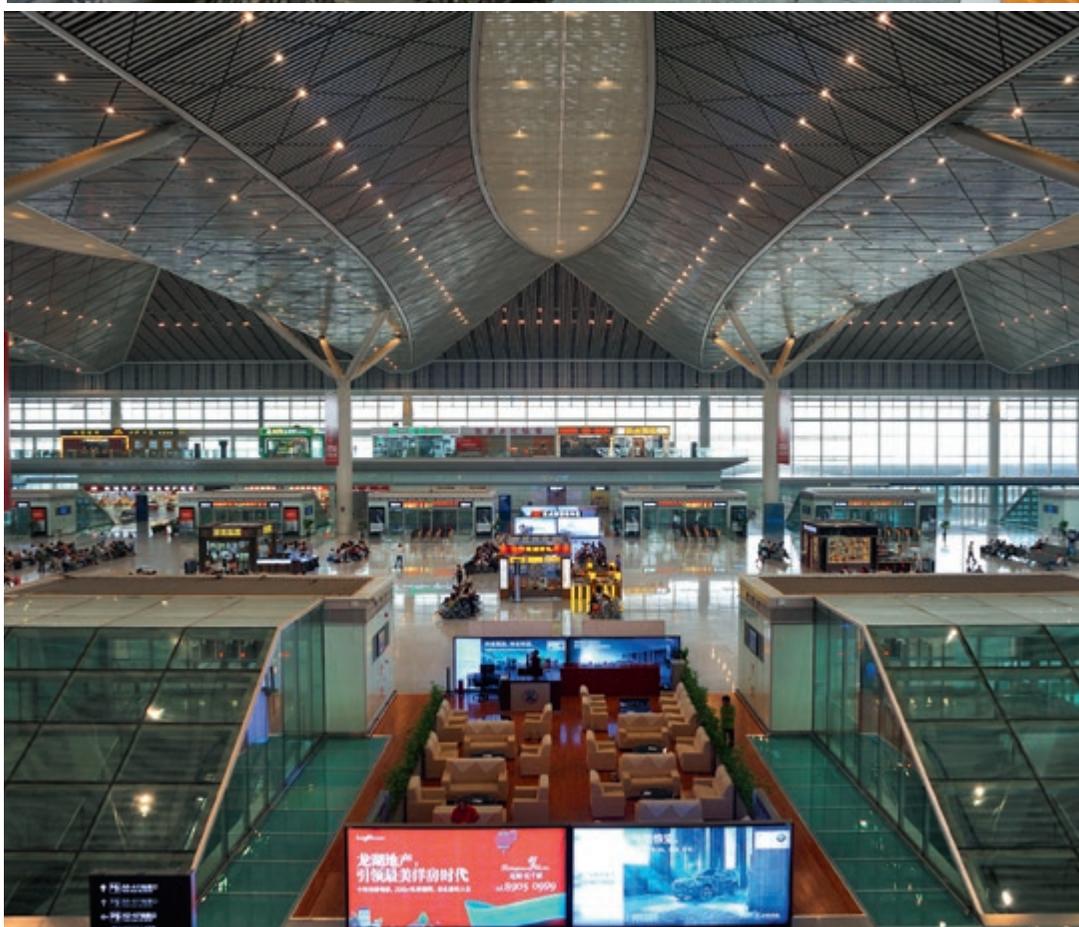
Chinas Aufstieg zur Hochgeschwindigkeits-Weltmacht und Impressionen einer Fahrt von Xian nach Peking.

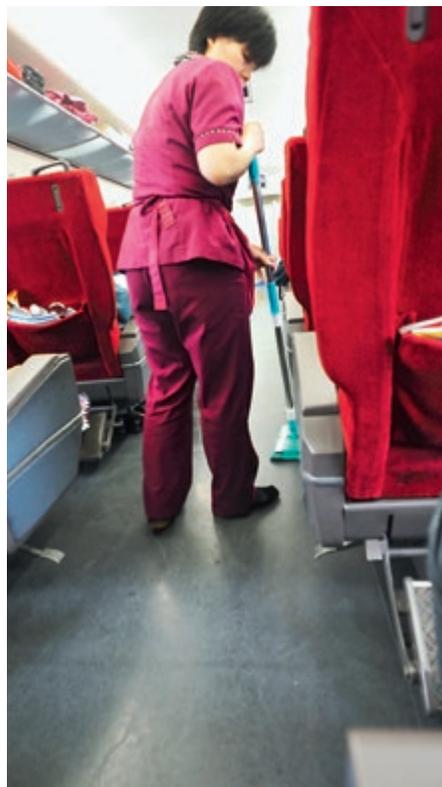
Alexander Grass* Die beiden chinesischen Rollmaterialhersteller CNR und CSR fusionierten am 1. Juni 2015 zum grössten Bahntechnik-Konzern der Welt. Der Wert des neuen Megakonzerens „China Railway Rolling Stock Corporation Limited“ (CRRC) erreicht 121 Milliarden Dollar und ist höher als derjenige des grössten Flugzeugherstellers Boeing. Die 176 000 Mitarbeiter zählende CRRC stösst damit an die Weltspitze der Rollmaterialhersteller vor.

Die chinesischen Eisenbahnkonzerne CNR und CSR haben den europäischen Bahntechnikern schon vor der Fusion den Rang abgeliefert. Im Jahr 2009 erzielten die chinesischen Zugbauer noch einen Umsatz von 10 Mia. Euro. 2012 waren es über 20 Mia. Euro. Umgekehrt war die Entwicklung bei den europäischen Konzernen. Zusammengerechnet erzielten Bombardier, Siemens und Alstom im Jahr 2009 einen Umsatz von 29 Mia. Euro; 2012 waren es noch 17 Mia. Euro. Das zeigt eine Statistik von „SCI Verkehr“. China exportiert Bahntechnik, Lokomotiven und Zugkompositionen nach Ländern wie Malaysia, Thailand, Iran, Südafrika, Argentinien oder Brasilien. Beim Aufbau seiner Rollmaterialindustrie profitierte China vom Wissenstransfer aus Europa, berichtete die ARD-Sendung „Plusminus“: 2009 habe Siemens für 750 Millionen Euro Züge nach China exportiert. Dabei wurde das Entwicklungswissen gemäss ARD mit chinesischen Partnern geteilt. China hat 24 Mia. Euro in die Entwicklung des CRH380 (China Rail High Speed) investiert und verfügt so seit 2009 über – zu 90 Prozent selbst entwickelte – Hochgeschwindigkeitszüge der neuesten Bauart. Gemäss www.hochgeschwindigkeitszuege.com ist der CRH380 der schnellste Serienzug der Welt.

673 Millionen Fahrgäste

Die jetzt zur CRRC zusammengelegten CNR und CSR beherrschten den chinesischen Heimmarkt zu 90 Prozent. Und China ist weltweit führend beim Hochgeschwindigkeits-Bahnverkehr. Im Oktober 2014 verkehrten auf dem 12 000 Kilometer langen chinesischen Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz 1300 Hochgeschwindigkeits-Zugpaare. 2008 transportierten die Hochgeschwindigkeitszüge in China noch 128 Millionen Fahrgäste. 2013 waren es schon 673 Millionen. Die Hochgeschwindigkeitszüge befördern doppelt so viele Passagiere wie der Flugverkehr. Die Fahrgäste sind gemäss einer





Xian – ein neuer Bahnhof für Hochgeschwindigkeitsbahnen wurde ausserhalb des Stadtzentrums erstellt (links); Blick ins 1.Klasse-Abteil (oben); nach jedem Halt wird der Boden feucht aufgewischt; dank Mini-Bar werden Bahnkunden stets mit frischem Obst versorgt und die tägliche Volks-Bahnzeitung empfiehlt sich als Reiselektüre.

Bilder: Alexander Grass

Umfrage vor allem Geschäftsleute und Besserverdienende. Weil zugleich preisgünstigere und langsamere Zugverbindungen gestrichen worden sind, hat sich das Angebot für die unteren Einkommensklassen verschlechtert.

Ziel ist es, alle Metropolen mit über 500 000 Einwohnern mit Hochgeschwindigkeitszügen zu verbinden. Vorläufiger Höhepunkt ist der Plan, die Mongolei im Norden mit Hainan im Süden Chinas mit einer 3000 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsstrecke zu verbinden. Zahlreiche ökologisch empfindliche Landstriche wären vom Megaprojekt betroffen. Aber es gibt auch betriebswirtschaftliche Fragezeichen: ein Hochgeschwindigkeitsnetz kann nur dann nachhaltig betrieben werden, wenn die teure Infrastruktur mit vielen Passagieren intensiv genutzt werden kann.

Das bisher stürmische Wachstum im Heimmarkt scheint sich zu verlangsamen, weshalb die CRRC nun den Erfolg im Export sucht. Ihre Preise scheinen konkurrenzlos – nur dank des technologischen Vorsprungs können die bisherigen Weltmarktführer das bessere Preis-Leistungs-Verhältnis wahren, schreibt die Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ). Den Sprung nach Europa haben die chinesischen Hochgeschwindigkeitszüge noch nicht recht geschafft. Die hohen Kosten für den Transport nach Europa und auch die Zertifizierung der Züge sind ein Hindernis. Auch fehlen Erfahrungen mit langfristigen Geschäftsbeziehungen zwischen chinesischen Rollmaterialherstellern und europäischen Bahnunternehmen. Das alles erschwert den Eintritt in den europäischen Markt. Doch die deutsche Bahn eröffnet gemäss FAZ im Herbst ein Einkaufsbüro in Peking. Es scheint eine Frage der Zeit, bis chinesische Züge auch in Europa rollen.

Dass die chinesischen Hochgeschwindigkeitszüge keinen Vergleich scheuen müssen, zeigt eine Fahrt von Xian ins 1200 km entfernte Peking. Der Zug schafft die Strecke in 4 Stunden 37 Minuten, also mit durchschnittlich 260 km/h. Die Beinfreiheit ist phänomenal; Stewardessen betreuen die Passagiere während der Fahrt; nach jedem Bahnhofhalt wird der Boden feucht aufgewischt. Die Sessel sind so breit und komfortabel wie in der ersten Klasse einer Airline. Die Fahrt im chinesischen Hochgeschwindigkeitszug ist für SBB-gewohnte Bahnkunden eine Reise in einer neuen Dimension.

*Der Autor ist Tessin-Korrespondent von Radio SRF und berichtet regelmässig über Bahnthemen.

Unter- und oberirdisch in London

Die neue Durchmesserlinie Crossrail in der britischen Metropole steigert die Kapazitäten und verkürzt die Fahrzeiten.

Anita Green London ist immer eine Reise wert. Und mit den stetigen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr wird es für Besucher immer einfacher, die gewünschten Ziele zu erreichen. Ganz aktuell ist das Projekt Crossrail, eine neue Ost-West-Verbindung mit teilweise völlig neuen Trassen, welche die Reisezeit vom Flughafen Heathrow bis zum Wirtschaftszentrum Canary Wharf dereinst von 71 Minuten auf 40 Minuten verkürzen wird – eine grosser Vorteil für viele Geschäftsleute, aber natürlich auch für Touristen.

Crossrail soll bis Ende 2019 stufenweise in Betrieb genommen werden – nach der offiziellen Eröffnungsfeier im Dezember 2018. Seit Ende Mai wird ein Vorlaufbetrieb zwischen Liverpool Street und Shenfield auf einer existierenden Trasse durchgeführt. Mit einer Länge von mehr als 100 Kilometer von Maidenhead bis Shenfield, inklusiv einer kurzen Seitenlinie nach Abbey Wood, soll diese neue Regionalexpresslinie die wichtigsten Bahnhöfe und Umsteigepunkte in London verbinden, mit 24 Zügen pro Stunde in jede Richtung und 40 Haltestellen. Ungefähr 21 Kilometer neue Tunnels beinhaltet dieses Projekt, dessen Gesamtkosten sich auf gewaltige 14,8 Milliarden britische Pfund belaufen (zirka 22 Milliarden Franken).

200 Millionen Passagiere erwartet

Im Rahmen einer Studienreise der Schweizer Bahnjournalisten konnte ein Eindruck vom Crossrail-Projekt gewonnen werden. Sehr eindrücklich war der Besuch der Baustelle des neuen unterirdischen Bahnhofs Canary Wharf, der unter dem Hafenecken als Erweiterung zum existierenden Bahnhof verwirklicht wird. Es wird damit gerechnet, dass 200 Millionen Passagiere pro Jahr die neue Linie benutzen werden, daher wird alles sehr grosszügig und mit möglichst einfachen Umsteigemöglichkeiten angelegt.

Ein weiteres Projekt in London ist die Optimierung von Thameslink. Dieses Regionalzug-System bietet Nord-Süd-Verbindungen zwischen Bedford und Brighton, inklusive Flughäfen Luton und Gatwick. Auch hier sind höhere Beförde-



Schienerverkehr, Seilbahn: London nutzt alle Möglichkeiten.

Bild: Anita Green

rungskapazitäten nötig. Geplant sind höhere Frequenzen und längere Züge sowie neue Linien, etwa eine Umsteigemöglichkeit auf Crossrail in Farringdon und eine direkte Verbindung mit St. Pancras International. Auch eine Neustrukturierung des Bahnhofs London Bridge ist geplant; es handelt sich um eine sehr komplizierte Angelegenheit, weil die Arbeiten unter laufendem Betrieb erfolgen müssen. Dieser Bahnhof bestand ursprünglich aus vier verschiedenen Teilen, für die jeweils ein eigenes Unternehmen verantwortlich war. Nichts zu tun mit Eisenbahnverkehr hat

eine weitere Sehenswürdigkeit, die schon bald der neue Höhepunkt einer jeden London-Reise werden dürfte: The Shard. Als höchstes Gebäude Europas mit 310 Metern bietet dieser Wolkenkratzer einen fantastischen Blick auf die markantesten Sehenswürdigkeiten der ganzen Stadt bis zu den naheliegenden Hügeln. Eine eigene Erfahrung ist die „Emirates Olympia Cable Car“, eine Seilbahn über die Themse, strategisch gebaut im neuentwickelten Wohn- und Geschäftsquartier beim O2 (früher Millenium Dome), wo es bisher keine Brücke gibt.

Erfolg für die Oyster-Card

Dieses Ticket-System war 2003 für den öffentlichen Verkehr in Greater London entwickelt worden und ist zu einer Erfolgsgeschichte für Millionen von Kunden geworden. Mit einem Mifare-RFID-Chip ausgestattet wird diese elektronische Fahrkarte im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt London und in der National Rail in Greater London verwendet, inklusiv Busfahrten und einige Flussfahrten. Die Oyster-Card kann an den meisten Bahnhöfen, in Geschäften sowie an speziellen Automaten gegen ein Pfand von fünf Pfund erworben werden. Mit Ausnahme der „Visitor Oyster Card“ können die Karten an den Verkaufsstellen zurückgegeben werden, und das Pfand



sowie ein eventuelles Restguthaben wird bar ausbezahlt. Es gibt verschiedene Varianten: Prepaidkarten, Zeitkarten, Touristenkarten usw.: Meistens muss die Karte nicht nur beim Betreten, sondern auch beim Verlassen des Bahnhofes ebenfalls an ein Lesegerät gehalten werden. Ein Vorbild für den SwissPass der Zukunft?

Ein wichtiger Schritt für ein Umdenken

Südfrankreich: Nach 84 Jahren ohne Personenverkehr wurde der Bahnbetrieb auf der Strecke Avignon TGV–Avignon–Carpentras wieder aufgenommen.

Walter Finkbohner Nach 84 Jahren ohne Personenverkehr auf der Schiene kehrte am 25. April 2015 erstmals wieder ein fahrplanmässiger Regionalzug in die südfranzösische 30 000-Seele-Stadt Carpentras zurück. Der elegante Regionalzug „Régiolis“ eröffnete damit ein neues Kapitel im über Jahrzehnten vernachlässigten öffentlichen Verkehr in der touristisch wichtigen „Haute Provence“. Die umtriebige Region Provence-Alpes-Côte d’Azur (PACA) hat in den letzten Jahren diversen Regionalbahnen neues Leben eingehaucht und dies durchwegs mit gutem Publikumserfolg.

Das Projekt erhielt am 3. August 2012 die in Frankreich wichtige gesetzliche Grundlage zur Wiederinbetriebnahme der bereits 1938 für den Personenverkehr stillgelegten Linie von Carpentras bis Avignon und Avignon TGV mit der staatlichen „Declaration d’utilité publique“. Damit waren die meisten Stolpersteine zum eigentlichen Wiederaufbau der 16,9 km langen, nicht elektrifizierten und einspurigen Stichstrecke vom Bahnhof Sorgues-Châteauneuf-du-Pape (an der Hauptstrecke Lyon–Marseille) nach Carpentras aus dem Weg geräumt.

Bereits am 27. Januar 2014 konnte nach der Fertigstellung der 1,5 km langen Anschlussstrecke auch das Zentrum von Avignon an die „Méditerranée“-Hochgeschwindigkeitsstrecke angebunden werden. Sie trägt den treffenden Namen „Virgule“ („Komma“). Mit ihr will man versuchen, den Modalsplit von nur 10 Prozent Busreisenden am TGV-Bahnhof Avignon umzukehren: 90 Prozent der Fahrgäste erreichten oder verliessen den TGV bisher mit ihrem Privatauto, nur 10 Prozent reisten mit dem Bus, welcher 15 Minuten Fahrzeit bei freien Strassen benötigte. Bei Stau natürlich mehr. Der neue Zug schafft die Strecke bis zum zentral gelegenen Hauptbahnhof von Avignon in 6 bis 7 Minuten. In weiteren 30 Minuten erreicht man Carpentras.

Die Region PACA und die SNCF hatten die Finanzierung von 79,75 Millionen Euro für die Gleisarbeiten auf der Strecke und in den beiden Kreuzungsbahnhöfen Monteux und Carpentras übernommen. Weitere 20,84 Millionen Euro budgetierten die weiteren Partner im Projekt, vor allem die Gemeinden, für die Zufahrten und die Komfortanlagen in und um die Bahnhöfe. Erklärtes Ziel war es, den zukünftigen Fahrgästen – heute noch meist Automobilisten – eine

bequeme Reise zu ermöglichen. Im Vordergrund stand dabei der grosszügig realisierte Umsteigebahnhof Carpentras mit 16 neuen Busperrons sowie 253 Parkplätzen gleich neben dem nicht minder grosszügigen Bahnhofspavillon.

Kostentreibend beim Wiederaufbau der Strecke waren die neuen Sicherheitsnormen längs der Einspurstrecke und rund um die Bahnhöfe: Kilometerlang schützen mannshohe Zäune auf der offenen Strecke die Züge vor Menschen und Tieren. Die Gleisanlagen in den Bahnhöfen selbst sind durch hohe Eisengitter mit wenigen Zugängen gesichert, die nach dem letzten Zug geschlossen werden. Alle Bahnhöfe wurden mit Hochperrons ausgerüstet.

Bahnentwöhnte Bürger

Zum Angebotskonzept – welches mit täglich 4000 Fahrgästen rechnet – gehört die direkte Anbindung von Carpentras an das dicht befahrene TGV-Netz im Bahnhof Avignon TGV. Den bahnentwöhnten Bürgern wird in Prospekten vorgerechnet, wie viel Zeit und Geld sie als tägliche oder gelegentliche Kunden sparen. Auch wenn das Express-Strassennetz um Carpentras grosszügig ausgebaut wurde, vor den Toren Avignons staut sich der Verkehr täglich stundenlang, und die Parkplätze am TGV Bahnhof sind limitiert und teuer. Die neu entstandene Bahn bietet hier eine einfache Lösung, auch

wenn die Zugzahl noch auf 16 Kurspaare pro Tag beschränkt ist, aber doch in den Hauptverkehrszeiten bereits ein 30-Minuten-Takt angeboten wird (Stand: 31. August).

Erleichtert wird das Umsteigen auch durch die fünf SNCF-„Régiolis“-Züge (Stückpreis: 7,5 Mio. Euro, 220 Sitzplätze) mit ihrem hohen Komfort bereits in der zweiten Klasse. Die Züge sind durch Personal der SNCF in schmackhaften Uniformen begleitet. Vom TGV-Bahnhof bis nach Sorgues-Châteauneuf-du-Pape fahren sie unter dem 1500-Volt-Fahrdraht, bis nach Carpentras mit Diesel.

Im Pavillon von Carpentras befindet sich die Verkaufsanlage der SNCF mit drei Schaltern mit Schiebefenstern. Das Verkaufspersonal entscheidet selbst, ob es die Kunden durch die Glasscheibe oder am offenen Schalter bedienen will. Im gleichen Pavillon, aber örtlich von den SNCF-Diensten getrennt, befinden sich auch die Informations- und Verkaufsanlagen des Bus-Konsortiums, welches ein recht engmaschiges Busnetz betreibt, das der neuen Bahnverbindung angepasst wurde.

In den nächsten Monaten werden zudem in Carpentras drei Boulevards so umgebaut, damit auch Fussgänger bequem und gefahrlos zum neuen Bahnhof gelangen können: Die ersten Schritte für ein Umdenken in der Mobilität sind gemacht.



Régiolis-Zug:
Alternative
zum Auto.
Bild:
Walter Finkbohner

Volksentscheid hart wie Gotthardgranit

Symbolisches Feuer gegen die zweite Gotthardröhre: Die Rede von Nationalrätin Regula Rytz im Wortlaut.

Wie jedes Jahr entzündete die Alpen-Initiative auch heuer am zweiten August-Wochenende ihr traditionelles Alpenfeuer. Seit 1988 wird mit den Höhenfeuern an den kulturellen Reichtum des Alpenraums erinnert und vor der drohenden Zerstörung des sensiblen Ökosystems gewarnt. Wir drucken hier die Rede, welche Nationalrätin Regula Rytz bei diesem Anlass hielt, ab:

„Rund 100 Alpenschützerinnen und Alpenschützer sind heute auf den Gotthardpass gewandert. So wie die Händler und Säumer, die über Jahrhunderte hinweg Wein, Käse, Reis und Getreide über den Pass schleppten. Oder wie die italienreisenden Schriftsteller und die Lebensreformer vom Monte Verità. Ganz altmodisch, mit Muskelkraft.

Normalerweise geht es heute schneller zu und her. Die Welt verändert sich in rasendem Tempo. Auf meinem Smartphone kann ich sehen, ob uns hier auf dem Pass in zwei Stunden ein Regenschauer oder ein warmes Lüftchen erwartet. Im Nationalrat diskutieren wir über die vierte Stufe der digitalen Revolution. Und in wenigen Monaten fährt unter uns ein Schnellzug durch den Gotthard-Basistunnel, der die Distanz zwischen Norden und Süden weiter schrumpfen lässt. Panzerrheine, kann man da nur sagen. Alles fliesst.

Doch nicht alles ändert sich. Es gibt viele Dinge in der Schweiz, die beständig sind wie der Gotthardgranit: Die Berge, die Uhren, die Schokolade, die Konkordanz und natürlich die Volksrechte, unser schönstes Exportprodukt. Diese Volksrechte sind in Stein gemeisselt, hören wir unter der Bundeshauskuppel immer wieder. Denn das Volk ist der Chef und wenn es mal entschieden hat, dann wird umgesetzt. So will es zumindest die Theorie.

In der Praxis sieht es etwas anders aus. In der Praxis bekommen unsere beständigen, unveränderlichen, ewigen Werte immer mehr Risse. Die Schokoladenfirmen gehören den Amerikanern, die lokalen Fussballclubs russischen Oligarchen und Volksentscheide schmelzen dahin wie Gletscher in der Sonne. Vor allem dann, wenn es sich um ökologische Volksentscheide handelt. Alle Parteien wollen grün sein, doch wenn es draufkommt, vergessen sie ihre Versprechen. Doris



Nationalrätin Regula Rytz.

Bild: Alpen-Initiative

Leuthard und die Mehrheit des Parlamentes wollen sogar Dynamit und Bohrmaschinen einsetzen, um das Ja zur Alpen-Initiative zu durchlöchern.

Das werden wir nicht zulassen. Wenn wir heute gegen den Bau der zweiten Gotthardröhre kämpfen, dann tun wir es wegen den Menschen, die dies- und jenseits des Gotthardpasses leben. Wir tun es wegen der Natur, den einzigartigen, sensiblen Alpenräumen und wegen dem globalen Klimaschutz.

Wir tun es aber auch aus Respekt vor unserer Demokratie. Wir können und wir dürfen die Erosion der Volksrechte nicht einfach hinnehmen. Wiederholt hat die Stimmbevölkerung in der Schweiz, in Uri, im Tessin Nein gesagt zu einer zweiten Gotthardröhre und damit zu einer neuen Lastwagenflut von Basel/Schaffhausen bis Chiasso. Wir bleiben bei diesem Nein. Denn ein Volksentscheid ist so hart wie Gotthardgranit.

Ein sehr schönes Argument gegen die zweite Gotthardröhre habe ich übrigens vor kurzem auf der Website von FDP-Präsident Philipp Müller gelesen. „Ich bin liberal, weil mich Tunneldenken im Leben nicht weiterbringt.“ Dem kann man eigentlich nichts mehr hinzufügen: Überwinden wir das Tunneldenken, verzichten wir auf die zweite Gotthardröhre!

Danke, dass ihr mit uns in die Abstimmungskampagne zieht!“

Anmerkung: Pro Bahn Schweiz ist Mitglied der Trägerorganisation des Vereins „Nein zur 2. Gotthardröhre“ (www.zweite-roehre-nein.ch)

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



SIEMENS

Kummler+Matter



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

BL: Läufelfingen
 TG: Frauenfeld
 ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Gegenseitige Rücksichtnahme ist gefragt

Die jüngste Internet-Umfrage von Pro Bahn Schweiz widmete sich dem Thema „Hunde im Zug“.

Andreas Theiler Die letzte Internet-Umfrage hatte einen fulminanten Start, woraus wir schlossen, dass wir ein brennendes Thema angeschnitten hätten. Leider flachte die Beteiligung schnell ab, und am Schluss machten 110 Personen, eine gute Durchschnittszahl, mit. Vier Fünftel haben keinen Hund, ein Fünftel ist glücklicher Hundebesitzer. In unseren Augen also ein repräsentativer Mix.

Die erste, grosse Gruppe der Antwortenden drückt sich moderat aus: Rund die Hälfte stellt fest, dass Hunde manchmal stören, und für 60 Prozent stören sie, weil sie Wege versperren

oder auf Sitzen gehalten werden. Vielleicht hat dazu unser – gestelltes – Bild zur Umfrage mitgeholfen.

Für eine deutliche Mehrheit von zwei Dritteln sollen aber Hunde wie bisher mitgenommen werden können. Schliesslich sind je 40 Prozent der Nicht-Hundebesitzer dafür, dass Hunde nicht auf Sitzen reisen und – noch vier Prozentpunkte wichtiger – die Hundebesitzer Rücksicht auf Mitreisende nehmen, die Angst vor Hunden haben.

Die Gruppe der Hundebesitzer setzt natürlich etwas andere Akzente, aber auch mit Augenmass. Interessant, dass über die Hälfte angeben,

Mitreisende hätten Freude an ihren Hunden. Keine 10 Prozent bemerken Reaktionen von Ängstlichkeit. Bei der Frage des Hundebilletts (im Normalfall ein halbes Billett zweiter Klasse) liegen dagegen die Antworten im erwarteten Rahmen – kaum jemand schätzt das. Interessant ist demgegenüber, dass über 80 Prozent trotzdem ein Billett für den Hund kaufen. Schliesslich wünscht sich eine ansehnliche Minderheit mehr Toleranz von den Mitreisenden, knapp über 50 Prozent sind so zufrieden, wie es ist.

Fazit: Mit ein wenig Rücksichtnahme von beiden Seiten ist ein Hund im Zug kein Problem.

Nationale Wahlen

Pro Bahn Schweiz ist froh, dass sie auf eine Delegation von Mitgliedern in unserem Parlament zählen kann. Diese Persönlichkeiten setzen sich für einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr ein und verdienen unsere Unterstützung anlässlich der nationalen Wahlen vom 18. Oktober.

Ständerat

Konrad Graber (CVP, LU)

Nationalrat – zweimal auf jede Liste!

Edith Graf-Litscher (SP, TG)

Margret Kiener-Nellen (SP, BE)

Eric Nussbaumer (SP, BL)

Roger Nordmann (SP, VD)

Eric Voruz (SP, VD)

Thomas Hardegger (SP, ZH)

Thomas Weibel (GLP, ZH)

Lugano: è tempo di razionalizzare

Mattias Schmidt L'Astuti (Associazione Ticinese Utenti dei Trasporti Pubblici) a fine luglio ha suggerito di cogliere l'occasione delle dimissioni di Franco Greco, direttore della TPL SA, per riflettere sull'organizzazione dei mezzi pubblici a Lugano, ancora suddivisa su un numero eccessivo di aziende.

Ecco un estratto del comunicato stampa che ha avuto un eco grande sulla stampa cantonale: "Lugano ha un primato poco invidiabile: tra le città europee ha il maggior numero di automobili per abitante. Tutti ne conosciamo le conseguenze: Lugano soffre di un traffico troppo forte, incolonnato e inefficiente. Dopo l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate e l'introduzione del PVP i dati pubblicati dal Municipio indicano tuttora l'enorme numero di 70 mila spostamenti giornalieri in automobile all'interno della città. In questo quadro negativo, la TPL è

però cresciuta come numero di linee, densità di servizio e di questo ringraziamo l'impegno del direttore Franco Greco, al quale facciamo i migliori auguri per il suo futuro. La TPL oggi trasporta circa 14 milioni di passeggeri all'anno (dati di fine 2014) il che è un buon risultato ma una crescita è possibile. ASTUTI invita le autorità a valutare come gestire il futuro del trasporto pubblico urbano a Lugano e nella sua agglomerazione. Oggi tre società gestiscono linee urbane e suburbane (TPL, ARL e Navigazione). Autopostale gestisce prioritariamente il trasporto extraurbano anche se alcune linee entrano ormai nel tessuto urbano. Sarebbe indicata una razionalizzazione con una sola società a gestire il trasporto urbano del Luganese (includere Funicolari, FLP e futuro Tram)."

Rationalisierung nötig

Die Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz nahm Ende Juli die Demission des Direktors der öffentlichen Verkehrsbetriebe von Lugano (TPL), Franco Greco, zum Anlass, eine radikale Reform der Organisation des öV im Luganese zu fordern. Die entsprechende Medienmitteilung fand ein grosses Echo in den kantonalen Medien. Zentrale Forderung ist die Schaffung eines einzigen Verkehrsbetriebs, welcher die drei existierenden Betriebe ablöst. Neben TPL handelt es sich um die ARL (Autolines regionali luganesi) und die Schiffahrtsgesellschaft Luganersee (Navigazione). Obwohl viel erreicht worden sei, könne eine solche Rationalisierung dem öV wichtige Impulse verleihen. Lugano ist eine der europäischen Städte mit der höchsten Autodichte.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Kurt Schreiber, Präsident
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH
T 044 781 34 08
kurtschreiber@bluewin.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
willi.rehmann@bluewin.ch

OSTSCHWEIZ

Dr. Benedikt Zeller, Präsident
Zürcherstrasse 9, 7320 Sargans
T 081 723 05 17
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

TICINO ASTUTI

Elena Bacchetta, Präsidentin
Via Pometta 8a, 6500 Bellinzona
T 076 474 21 79
elena.bacchetta@gmail.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

Sicher unterwegs im öffentlichen Verkehr.

www.securitrans.ch

 **SECURITRANS**
Public Transport Security AG



Jetzt Mitglied werden ...

- | | |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied
CHF 50.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Partnermitglied
CHF 30.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Studenten / Lehrlinge
CHF 25.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Vereine / Verbände
CHF 100.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Gemeinden
CHF 200.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.- / Jahr |

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online
www.pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

E-Mail-Adresse _____

Datum / Unterschrift _____

Empfohlen durch
(Name / Adresse) _____

Wer mindestens drei neue Mitglieder für Pro Bahn Schweiz wirbt, erhält als Geschenk Reisegutscheine reka-rail im Wert von CHF 50.-.