



Bild: vbl

Unterwegs im Bus!

ÖV spielt sich nicht nur auf der Schiene ab: Doch in der Debatte um den öffentlichen Verkehr wird die Bedeutung der Busse oft vergessen

Schwerpunkt ab Seite 3



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

Die letzte Meile

Nicht nur in der Telekommunikation, auch beim öffentlichen Verkehr ist die letzte Meile – oder besser die letzten Kilometer – von entscheidender Bedeutung. Die wenigsten Leute wohnen direkt am Bahnhof, sondern sie haben einen mehr oder weniger weiten Weg bis zu ihrem Domizil zurückzulegen. Diese Distanz wird von lokalen Busbetrieben – in grösseren Agglomerationen durch das Tram – bewältigt. Ohne diese Institutionen müssten längere Distanzen zu Fuss zurückgelegt werden. In dieser Ausgabe machen wir uns deshalb Gedanken über die Eigenheiten des Nahverkehrsmittels Bus.

Le dernier kilomètre

Pas seulement dans la télécommunication mais aussi aux transports publics le dernier kilomètre est d'importance décisive. Très peu de gens vivent directement à la gare, la plupart a un chemin plus ou moins long à faire jusqu'à leur domicile. Ces distances sont assumées par des bus locaux, dans les agglomérations plus grandes également par des trams. Sans ce service des trajets très longs devraient être fait à pied. C'est pourquoi nous allons réfléchir dans ce numéro sur les particularités de ce moyen de transport, le bus.

L'importanza dell'ultimo miglio

Non solo nella telecomunicazione ma anche nei trasporti pubblici gli ultimi chilometri sono d'importanza fondamentale. Solo poche persone abitano o lavorano nelle immediate vicinanze di una stazione, per raggiungere il loro domicilio o il loro posto di lavoro devono percorrere tragitti di una certa lunghezza. Questa distanza viene effettuata solitamente in bus oppure, nelle agglomerazioni più grandi, in tram. È estremamente importante riflettere sull'utilità di questi mezzi di trasporto. L'attuale InfoForum tratta l'argomento chiarendo ed approfondendo la loro specificità come mezzi di trasporto locale e regionale.

Inhalt

Schwerpunkt Bus

| | |
|---|----|
| Zur Bedeutung von Bussen im öV..... | 3 |
| Das Beispiel der Verkehrsbetriebe Luzern... | 5 |
| Luzern: Kritik und Lob von PBS..... | 6 |
| Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb: | |
| Eine Erfolgsgeschichte aus Spiez | 7 |
| Mit dem Postauto über vier Pässe..... | 9 |
| Pässefahrt als touristische Visitenkarte..... | 10 |
| Neue Märkte für die PostAuto AG..... | 11 |
| Zürich: Ersatz für alte Trolleybusse | 12 |
| Bad Zurzach setzt auf den ZurziBus | 13 |

Bahnpreise

| | |
|---|----|
| Billette der 1. Klasse werden teurer..... | 14 |
| Bahninfrastruktur: Niemand will bezahlen... | 15 |
| Rentner spüren Aufschläge stark..... | 16 |

Aktuell

| | |
|--|----|
| Mehr Tram für Zürich-West | 17 |
| Fortschritte beim öV in der Terra Raetica... | 18 |
| Neues Seilbahninventar überzeugt | 19 |
| Bahnverkehr mit Italien: Grosse Töne | 20 |

Pro Bahn intern

| | |
|---------------------------------|----|
| Sektion Espace Mittelland | 21 |
| Sektion Tessin | 22 |
| Sektion Ostschweiz | 23 |
| Kontakte | 23 |

Impressum

InfoForum 3/2011, Versand: 15.9.2011

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (pbs)
Interessenvertretung
der Bahn-, Tram- und Busbenützer
Postfach 2224, 8021 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

Jean-Pierre Baebi, Karin Blättler, Edith Dutler, Edwin Dutler, Aldo Hänni, Walter Holderegger, Andreas Keller, Giovanni Ruggia, Hans Schärer, Urs Schaffer, Kurt Schreiber, Andreas Theiler

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Graf-Lehmann AG
Murtenstrasse 40, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91
presseverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout

mbDesign Marco Bernet, Konzept und Gestaltung
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

| | |
|-----------------|---------------------|
| InfoForum 4/11 | 8. Dezember |
| Inserateschluss | 3. November |
| InfoForum 1/12 | Mitte März 2012 |
| Inserateschluss | Anfang Februar 2012 |

ÖV ist mehr als Bahn

Busse sind ein zentraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Doch ihre Bedeutung wird in der öV-Debatte häufig unterschlagen.

Gerhard Lob Die Schweizer Tagespresse beschäftigt sich viel mit dem öffentlichen Bahnverkehr. Seien es Preiserhöhungen, Einschränkungen im Gültigkeitsbereich des GA oder Ausfälle des Pannenzugs Cisalpino: Ständig sind entsprechende Berichte zu lesen oder in den elektronischen Medien zu verfolgen. Auch SBB-Direktor Andreas Meyer ist in der Presse omnipräsent.

Diese Präsenz ist aus Sicht der öV-Nutzerinnen und -Nutzer zu begrüßen, doch die Fokussierung auf Bahnthemen hat auch ihre Schattenseiten. Andere Verkehrsträger kommen in der öffentlichen Debatte um den öV deutlich zu kurz. Dabei erbringen gerade diese eine sehr wichtige Leistung – sei es in den Innenstädten und städtischen Agglomerationen, sei es in ländlichen und wenig besiedelten Gebieten. Neben städtischen Autobussen, Regionalbussen (wie Postautos) betrifft dies auch Trolleybusse sowie Trams. All diese Verkehrsmittel benötigen Strassen, um sich fortbewegen zu können. Was zeigt, dass sich in der öV-Debatte nicht die (böse) Strasse gegen die (gute) Schiene ausspielen lässt.

Trolleybus konstant

Der Fachverband Infra hat an einer Veranstaltung Ende März dieses Jahres in Luzern unter dem Titel „Der öffentliche Verkehr findet auch auf der Strasse statt!“ diese Tatsache unter verschiedenen Aspekten beleuchtet. Und das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich hat bei diesem Anlass eine Studie mit eindrucksvollen Kennzahlen präsentiert. So hat sich beispielsweise die Netzlänge der städtischen Autobusse in den letzten 20 Jahren von 953 auf 2200 Kilometer mehr als verdoppelt. Der entsprechende Wert für den Trolleybus blieb nahezu konstant bei etwa 310 Kilometern.

Geschätzte 20 Prozent des Schweizer Strassennetzes, das sind etwa 15 000 Kilometer, werden auch von Trambahnen, Trolleybussen, Regional- oder städtischen Autobussen befahren. Postautodienste und andere Automobilunternehmen mit insgesamt knapp 14 500 Kilometern machen davon den Löwenanteil aus. Auf dem Netz des öffentlichen Strassenverkehrs werden jedes Jahr 1,3 Milliarden Personen oder rund drei Viertel aller Passagiere des öffentlichen Verkehrs transportiert. Etwa 70 Prozent der im öV beförderten Personen nutzen den

Verkehrsträger Strasse. Im öffentlichen Landverkehr werden sogar 80 Prozent der Personen auf der Strasse befördert

„Diese Erkenntnisse widerlegen die häufige Wahrnehmung, dass die Strasse in der Öffentlichkeit vorab als Infrastruktur für den Indivi-

dualverkehr gesehen wird, während man den öffentlichen Verkehr mit der Bahninfrastruktur assoziiert. Dies belastet die öffentliche Diskussion, aber auch politische Entscheide über die Mittelzuteilung für die Strassen- und Schieneninfrastruktur“, heisst es in der IVT-Studie.

>>>



Städtische Busse: Netzlänge in 20 Jahren mehr als verdoppelt.

Bild: vbl

>>> Eine Analyse des Verkehrsmittelzwecks zeigt zudem, dass die Verkehrsmittel des öffentlichen Strassenverkehrs besonders für das Pendeln zum oder vom Arbeits- oder Ausbildungsplatz genutzt werden. Die Untersuchungen zeigen auch, dass Bus und Tram insbesondere von Personen über 70 Jahren, von Erwerbstätigen und von Jugendlichen zwischen 10 und 29 Jahren stark nachgefragt werden. In der Freizeit spielen Busse und Trams eine geringere Rolle.

Konflikt mit Individualverkehr

Allerdings lässt sich nicht verheimlichen, dass der öV auf der Strasse natürlich in Konflikt steht mit dem Individualverkehr. Gerade in

städtischen Agglomerationen bleiben die Autobusse häufig im Verkehrsgewühl stecken, wenn keine gesonderten Fahrspuren bereit stehen. Der Anteil von eigenen Trassen im städtischen Gebiet beträgt nämlich nur 7,5 Prozent bezogen auf die Netzlänge des öffentlichen Verkehrs. Das bedeutet aber, dass insbesondere zu Stosszeiten keine Fahrplanstabilität gewährleistet werden kann – ein gewaltiger Nachteil insbesondere für Pendler, die allenfalls auf ein anderes Verkehrsmittel wie die Bahn umsteigen müssen und ihre Anschlüsse verpassen. Dies ist ein gewaltiger Nachteil beispielsweise gegenüber S- und U-Bahnen, die auf einem separaten Schienennetz verkehren können. Bei den Verkehrsbetrieben Luzern (vbl), die ausschliesslich mit Bussen operieren und einen Busspuren-Anteil von 7,1 Prozent am Netz aufweisen, macht sich dies gerade in den Stosszeiten bemerkbar. „Die entsprechende Auswertung zeigt, dass die Busse im Innenstadtbereich von Luzern während der Abendspitzenstunde zwischen 17 und 18 Uhr rund 1,5 Mal mehr Zeit benötigen als sonst“, halten die vbl auf Anfrage fest. Daher

werden in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt.

Soll der öV gegenüber dem Individualverkehr Vorrang haben, ergeben sich daraus zwangsläufig Forderungen, etwa nach separaten Busspuren – wo es möglich ist – und der Priorisierung von öffentlichen Verkehrsträgern an Lichtsignalanlagen.

Leider ist die Einrichtung separater Busspuren nicht immer möglich, sei es aus finanziellen, sei es aus Platzgründen. In manchen Gegenden erweist es sich heute als Boomerang, dass man Bahnlinien vor einigen Jahrzehnten zugunsten von Buslinien aufgehoben hat. Im Tessin beispielsweise bleiben Busse aus dem Maggiatal nach Locarno im Sommer zu bestimmten Zeiten ständig im Stau stecken, zum allgemeinen Ärger von Einheimischen und Touristen. Die Schmalspurbahnen waren einst zwar langsamer unterwegs, doch der Fahrplan war verlässlich. Aber es gibt auch Beispiele einer erfolgreichen Umstellung von der Bahn auf den Bus, wie in dieser InfoForum-Ausgabe am Beispiel der Linie Thun–Spiez ausgeführt wird (Seiten 7 und 8).

Einige Fakten

Das schweizerische Strassennetz bildet die Basis der flächendeckenden Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr:

- Mehr als jeder zweite Streckenkilometer des gesamten öV-Netzes wird vom öffentlichen Strassenverkehr erschlossen. Im öffentlichen Landverkehr entfallen fast 80 Prozent der Streckennetzlänge auf den Verkehrsträger Strasse.
- Jeder fünfte Strassenkilometer wird vom öV mitbenützt. In der Stadt ist dieser Anteil doppelt so hoch.
- Etwa 70 Prozent der im öV beförderten Personen nutzen den Verkehrsträger Strasse. Im öffentlichen Landverkehr werden sogar 80 Prozent der Personen auf der Strasse befördert.
- Nahezu neun von zehn öV-Haltestellen in der Schweiz gehören dem öffentlichen Strassenverkehr. Im Landverkehr sind 15 von 16 Haltestellen dem Verkehrsträger Strasse zuzuordnen.
- Tram und (Trolley-)Bus halten etwa sechs- bis achtmal öfter je Streckenkilometer als die Eisenbahn.
- Mit etwa zwei Millionen Fahrgästen je Streckenkilometer wird die Infrastruktur des Trams äusserst intensiv genutzt. Während im öV-Durchschnitt 78 000 Fahrgäste je Streckenkilometer befördert werden, übertrifft das Tram diesen Wert um das 25-fache. Trolleybus und Bus übertreffen diesen Wert noch um das vier- bis zehnfache.

Quelle: Studie „Bedeutung des öffentlichen Strassenverkehrs in der Schweiz“, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich 2011



Bustrassen im Stadtgebiet: Nur 7,5 Prozent der Netzlänge.

Bild: vbl

Zu den Stosszeiten am Limit

Beispiel Luzern: Die Verkehrsbetriebe Luzern sind seit dem Umstieg vom Tram auf den Trolleybus vor genau 50 Jahren ein reiner Busbetrieb.

Gerhard Lob Im Vergleich zu den Verkehrsbetrieben Zürich, die rund zwei Drittel ihrer jährlich 318 Millionen Passagiere (Stand 2010) per Tram befördern, sind die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) ein reiner Busbetrieb. Genau vor 50 Jahren, am 11. November 1961, wurde der Trambetrieb eingestellt und durch Trolleybuslinien ersetzt. Die Busse auf dem Netz Luzern beförderten 2010 ganze 46 Millionen Passagiere, wobei die Linie 1 (Obnau-Maihof) mit mehr als 9 Millionen Passagieren der klare Spitzenreiter ist.

Durch den ausschliesslichen Einsatz von Bussen ist der gesamte öV an die Strasse gebunden. Dabei beträgt der Anteil an Busspuren etwa 7,1 Prozent – ein Teil dieser Spuren muss mit Taxis und Zweiradfahrzeugen (Radstreifen) geteilt werden. Die Koexistenz zwischen Bussen und motorisiertem Individualverkehr macht sich besonders in den Stosszeiten negativ bemerkbar, wie sich an den mittleren Reisegeschwindigkeiten der Busse ablesen lässt. Die mittlere Reisegeschwindigkeit in der ganzen Schweiz entspricht 20,3 km/h – in Luzern sind es gemäss vbl rund 19 km/h; im Innenstadtbereich von Luzern sinkt dieser Wert in der Abendspitze (17-18 Uhr) sogar auf nur noch 13,2 km/h. „Zusätzliche und durchgehende eigene Busspuren wären also dringend nötig“, sagt die vbl-Kommunikationsbeauftragte Silja Husar. Damit der Fahrplan während der Hauptverkehrszeit aufrechterhalten werden kann, müssen zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Konkret verkehren auf den rund 30 Linien acht zusätzliche Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde.



Verkehrsbetriebe Luzern: Für Kundenreklamationen ein Beschwerdemanagement.

Bild: vbl

Nicht immer werden die Anschlüsse erreicht. Uns so erstaunt es nicht, dass es bei vielen der eingehenden Kundenreaktionen um verpasste Busse beziehungsweise Anschlüsse geht. „Unser Betrieb nimmt alle Vorwürfe und Anliegen

ernst und hat deshalb ein Beschwerdemanagement eingerichtet, das in jedem Fall den Sachverhalt direkt bei den angesprochenen Personen, also auch den Chauffeuren einholt, bevor eine Antwort erfolgt“, sagt Silja Husar. Damit sei der kontinuierliche Verbesserungsprozess bis zum Fahrdienstmitarbeitenden sichergestellt. Reklamationen würden in der Regel innerhalb maximal einer Woche beantwortet.

Die vbl haben seit Anfang Februar sechs neue Diesel-Hybridbusse im Einsatz. In den ersten 100 Tagen haben diese über 84 000 km abgespult, fast 418 000 Fahrgäste befördert und dabei rund 28 000 Liter Diesel verbraucht – rund 30 Prozent weniger als bei vergleichbar grossen Dieseln. Ein dreijähriger Testbetrieb soll zeigen, ob und auf welchen Strecken die Hybridfahrzeuge vermehrt statt der heutigen Dieseln eingesetzt werden könnten. Als Ersatz für den Trolleybus ist der Hybrid hingegen nicht gedacht. Der Trolleybus hat sich laut vbl bewährt, ist geräuscharm und überzeugt durch Nullemission.

Kennzahlen der vbl

Die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) befinden sich zu 100 Prozent im Besitz der Stadt Luzern. 2010 hat vbl rund 46 Millionen Fahrgäste transportiert (+7 %). Die Zahl der Personenkilometer stieg von 102,3 Mio. (2009) um 4,3 % auf 106,8 Mio. Insgesamt sind gut 150 Fahrzeuge mit vbl-Konzession im Einsatz, darunter 3 Doppelgelenk-Trolleybusse, 27 Gelenktrolleybusse, 26 2-Achser-Trolleybusse, 16 Anhängerfahrzeuge (Trolley-Anhänger), 36 Gelenkautobusse und 22 2-Achser-Autobusse (Normalbusse).

Das Liniennetz in der Stadt und Agglomeration Luzern einschliesslich der Schnellbuslinie nach Altdorf erreicht rund 310 Kilometer. Der vbl-Umsatz beläuft sich auf total CHF 76 Mio. Der selbsterwirtschaftete Betriebsertrag lag gemäss Unternehmensangaben 2010 bei CHF 49 Mio. und damit etwas unter dem Ertrag vom Vorjahr. Dennoch schloss die konsolidierte vbl-Konzernrechnung 2010 mit einem Konzerngewinn (nach Steuern) von CHF 1 077 064.– (Vorjahr CHF 971 668.–) ab. Bei den vbl sind 430 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Beim Verkehrsverbund Luzern entfallen laut Geschäftsbericht 2010 46% der Umsätze auf Abonnemente und 54% auf Einzelbillette.

Weitere Infos: www.vbl.ch

Gute Noten für die vbl, aber...

Die Sektion Zentralschweiz von PBS arbeitet eng mit den Verkehrsbetrieben Luzern zusammen, um Schwachstellen zu beheben.

Karin Blättler Die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) werden allgemein als sehr fortschrittlich, innovativ und umweltbewusst wahrgenommen. Zum Beispiel haben die vbl nach wie vor viele Trolleybusse im Einsatz (sogar mit Anhänger) und Hybridbusse beschafft. Alle vbl-Busse verfügen über ein modernes Fahrgastinformationssystem in Echtzeit, an Bahnhöfen auch mit den Zugsabfahrten. Nicht nur der öV-Kunde wird ernst genommen, auch für Pro Bahn Sektion Zentralschweiz stehen die Türen jederzeit offen. Schon viele Anregungen von uns wurden oder werden noch umgesetzt.

Aber: Uns erstaunt immer wieder, dass auch die vbl (das trifft natürlich auf alle Player im ÖV zu und nicht nur speziell auf die vbl) das Rad immer wieder neu erfinden wollen. Es werden neue Produkte evaluiert, eigene Erfahrungen gesammelt, etc. Oftmals gibt es schon bewährte Lösungen in anderen Regionen, im nahen Ausland oder beim Mitbewerber.



Verkehrsbetriebe Luzern: Kompliziertes Passepartout-Zonensystem.

Bild: vbl

Kinderkrankheiten und Nachkorrekturen

Die Evaluation von neuen Produkten geht meist auch zu Lasten der Kunden, weil diese aufgrund dieses Vorgehens einerseits in der Regel länger auf eine neue Lösung warten und andererseits mit unausgereiften Lösungen leben müssen. Die Erkenntnisse, die man dann nach einer Einführung monatelang sammelt und gewinnt, erfordern später teure Nachkorrekturen und unter Umständen Optimierungen, sofern die Probleme überhaupt noch sinnvoll zu lösen sind.

Die Behebungsmassnahmen dauern oftmals Monate, wenn nicht sogar Jahre – beispielsweise fehlende Zonenpläne an den Billettautomaten. Berücksichtigt werden muss auch die gelegentliche Unzufriedenheit der Kunden. Man denke nur an die Kinderkrankheiten der neuen Passepartout-Billettautomaten und an die fehlende Billettentwertungsgelegenheit an den Busstationen. Und dabei geht es bei weitem nicht nur um Billettautomaten. Viele wei-

tere Bereiche sind ebenfalls davon betroffen, wie z.B. Tarifverbünde mit Zonensystem, Fahrgastinformationssysteme, Beschaffung Rollmaterial.

Da das neu eingeführte Passepartout-Zonensystem viel zu kompliziert ist, ist es umso wichtiger, dass den öV-Kundinnen und -Kunden überall sowohl der vbl-Zonenplan als auch der gesamte Zonenplan des Passepartout-Gebietes zur Verfügung steht. Auf unsere Anregung hin haben die vbl inzwischen den gesamten Zonenplan des neuen Passepartout-Zonensystems Ende Mai 2011 zwar an den Billettautomaten angebracht. Aber nach wie vor steht er den öV-Kunden im vbl-Internet, in den vbl-Bussen und auch im Billettautomaten selbst noch nicht zur Verfügung (Stand: Redaktionsschluss). Hier besteht noch dringender Handlungsbedarf. Die vbl als Leader-Transportunternehmen im Raum Luzern sollten mit gutem Beispiel voran gehen. Im Übrigen noch eine gute Nachricht vom Verkehrsverbund: Derzeit wird geprüft, ob und wie das Passepartout-Zonensystem angepasst werden kann.

Wir erleben tagtäglich, dass die vbl alles in ihrer Macht stehende tun, damit die Kunden zufrieden sind. Das sieht und spürt man überall. Herzlichen Dank an die vbl für ihren Einsatz und die gute Zusammenarbeit mit uns.

Bequem und leise

Die neuen Hybridbusse der Verkehrsbetriebe Luzern kommen bei den Fahrgästen gut an. Eine Umfrage der Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) zeigt ein klares Bild: Ihre neue Diesel-Hybridflotte kommt bei den Kundinnen und Kunden gut an. Die Busse seien bequem, würden einen guten Fahrkomfort aufweisen und seien leiser als herkömmliche Busse. Nur gerade 2 Prozent der 850 Befragten habe negative Erfahrungen mit den Hybridfahrzeugen gemacht, teilten die vbl im August mit. Laut der nicht repräsentativen Umfrage würden es 94 Prozent begrüßen, wenn alle Dieselbusse sukzessive durch Hybridbusse ersetzt würden.

Zurzeit sind in der Stadt Luzern sechs Hybridbusse im Einsatz. Sie bedienen die Linien 16, 18, 19, 21, 27 und 31. Im Spätsommer sollen weitere Strecken dazukommen. Die bisherigen Auswertungen hätten gezeigt, dass die Busse mit Hybridtechnologie rund 30 Prozent weniger Treibstoff verbrauchen als vergleichbar grosse Dieselbusse. Möglich macht dies der Einsatz eines Elektro-Antriebs, welcher einen kleinen Diesel-Verbrennungsmotor unterstützt und Bremsenergie speichert.

Wenn die Umstellung von Bahn auf Bus gelingt

Der Regionalverkehr zwischen Spiez und Thun wurde vor 10 Jahren von der Schiene auf die Strasse verlegt. Vor allem in Spiez fanden im Vorfeld harte Diskussionen statt. Nun aber kann über eine erfreuliche Erfolgsgeschichte berichtet werden.

Walter Holderegger Am 28. März 2000 fand im Kirchgemeindehaus Spiez ein öffentliches Podium zur geplanten Umstellung des Regionalverkehrs Spiez-Thun von der Schiene auf die Strasse statt. Für den Berichterstatter und Initiant dieser Veranstaltung stand eine Verlängerung der Berner S-Bahnlinie 1 bis Spiez, eventuell bis Interlaken oder Frutigen als Hauptargument im Vordergrund. Ein weiteres Ziel war sicher auch, den Regionalverkehr auf dieser Strecke der BLS und seinem Personal zu erhalten. Unter Mitwirkung der damaligen Sektion Pro Bahn Bern, der SEV-Gewerkschaft in Spiez und dem Gewerkschaftsbund Spiez gelang es uns mit entsprechend politischem und publizistischem Engagement, den grossen Saal mit Interessierten für die Podiumsdiskussion zu füllen. Es kam zu einer sachlich fairen, aber harten Diskussion.

Einige der damals aufgeführten Argumente gegen die Umstellung: Für den Bus braucht es Strassenausbauten wie zum Beispiel zusätzliche Busbuchten und neue Signalisationen. Dann

die Staugefahr im Zentrum von Thun mit Anschlussbrüchen an die Züge, Leerfahrten der Triebwagen zwischen Thun und Spiez für die Berner S-Bahn ins Depot sowie Kosten für neue Wartehäuschen. Die Argumente der Befürworter: Mehr Haltestellen entlang der Hauptstrasse, die zudem näher bei den BenutzerInnen lägen, Halbstundentakt gegenüber einem erweiterten Stundentakt, geringere Kosten für die Steuerzahlenden.

Der Grosse Rat entscheidet sich für den Bus

Trotz unseren Bemühungen entschied der Grosse Rat am 11. September 2000 aufgrund des Schlussberichtes „Öffentlicher Regionalverkehr Thun–Spiez–Reichenbach“, den öffentlichen Regionalverkehr zwischen Thun und Spiez von der Bahn auf die Strasse zu verlagern. Hauptargumente waren neben Kosteneinsparungen und zusätzlichen Haltestellen vor allem die einengenden Trassenkapazitäten aufgrund des nach der Eröffnung des Lötschberg-Basis-

tunnels zu erwartenden Mehrverkehrs. Auf den Fahrplanwechsel vom 10. Juni 2001 wurde der Umstellungsbeschluss umgesetzt. Einige wenige Mängel konnten auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2001 ausgemerzt werden, so mussten unter anderem die Fahrzeiten leicht angepasst werden. Die Nachfrage nach Wartehäuschen löste die Gemeinde Spiez innert nützlicher Frist problemlos, auf zusätzliche Busbuchten konnte fast gänzlich verzichtet werden. Die befürchtete Staugefahr blieb bis auf wenige Ausnahmen aus.

Vorteile liessen Kritik rasch verstummen

Wie die Regionalzeitungen „Berner Oberländer“ und „Thuner Tagblatt“ zum Jubiläum feststellten: Mit der neu angebotenen Linie 1 „Steffisburg–Thun–Spiez“ konnte die erste langersehnte Durchmesserlinie in der Region Thun realisiert werden. Das Fahrplanangebot wurde gleich zu Beginn auf Halbstundentakt ausgebaut und damit fast verdoppelt. Gleich

>>>



Mit dem Bus von Thun nach Spiez: Seit der Einführung dieser Linie konnten die Fahrgastzahlen fast verdoppelt werden.

Bild: STI

>>> zeitig konnte die öffentliche Abgeltung erheblich reduziert werden. Diese Neuerschliessung brachte viele Vorteile, aber auch einige Nachteile mit sich. So konnte mit einer direkten Linienführung von Norden nach Süden durch die Stadt Thun via Schadaupark eine Durchmesserlinie angeboten werden. Im Gegenzug fiel aber die beliebte Direktverbindung „Gwatt–Dürrenast Bahnhof“ weg. Diese Änderungen führten im Vorfeld und während der Einführung auch in Thun zu Reaktionen und angeregten Diskussionen. Die Fahrgastzahlen konnten aber dann bereits im ersten Busbetriebsjahr mit 1,05 Millionen beförderten Personen um 62 Prozent gegenüber dem Regionalzug überboten werden. Dank dem besseren Regionalverkehrsangebot und der neuen Linienführung verstummten die kritischen Stimmen schnell. Auf Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2002 wurde die Linie 1 von Steffisburg bis Flühli verlängert.

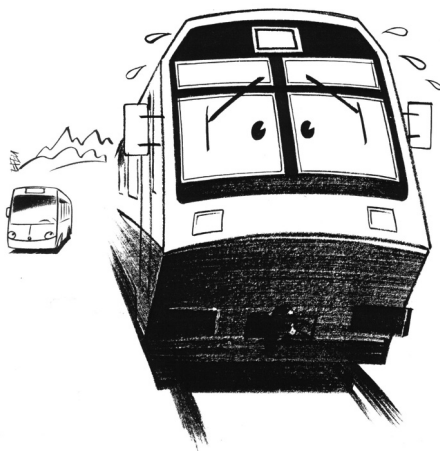
Beachtliche Weiterentwicklung

Gemäss dem Leiter der Angebote bei den Verkehrsbetrieben STI (Steffisburg–Thun–Interlaken), Jürg Lehmann, ist das Busangebot von

98 Jahre Tram und Bus: Fakten und Zahlen

Im Oktober 1913 begann die Geschichte des öffentlichen Strassenverkehrs zwischen Steffisburg–Thun–Interlaken (STI) mit der Teileröffnung der rechtsufrigen Thunerseebahn von Steffisburg bis Oberhofen. Neun Monate später wurde sie bis Interlaken West verlängert. Ab 1939 erfolgte die etappenweise Umstellung auf Trolleybusbetrieb. Im Mai 1958 fuhr das letzte Tram von Thun nach Steffisburg. 1982 hatte schliesslich auch der Trolleybus ausgedient. Im letzten Jahr erbrachte die STI auf ihrem 341 Kilometer langen Streckennetz 4,72 Millionen Kilometer Fahrleistungen. Sie beförderte 14,5 Millionen Passagiere mit 275 Mitarbeitenden. Der Verkehrsertrag ergab 14,9 Millionen Franken bei einer öffentlichen Abgeltung von 15,7 Millionen Franken. Mit ihren modernen 70 Dieselnissen, die alle Niederflurkomfort anbieten und mit Dieselfilter ausgerüstet sind, bedient die STI 38 Gemeinden in der Region Thun. Sitz der Verwaltung und ein wesentlicher Teil ihrer Garagen ist an der Grabenstrasse in Thun.

Weitere Infos: www.stibus.ch



Kampagne aus dem Jahr 2000 gegen die Umstellung der Regionalbahnlinie auf Bus.

der Bevölkerung inzwischen voll akzeptiert. Die zunehmenden Frequenzen sind beachtlich. Seit der Einführung des Busangebotes konnten die Fahrgastzahlen auf dem Abschnitt „Spiez–Thun“ von zirka 650 000 um eindruckliche 93 Prozent gesteigert werden. Im Jahr 2010 benutzten total 1 257 530 Passagiere den „Spiezer“-Bus. Mit durchschnittlich 44 Fahrgästen pro Kurs weisen die Kurse nach Spiez einen sehr hohen Wert auf und übertreffen dabei die Zielvorgabe des Kantons mit 25 Personen pro Kurs deutlich. Ähnlich sieht die Situation beim Kostendeckungsgrad aus: Der Zielvorgabe des Kantons von 50 Prozent steht ein Deckungsgrad von 75 Prozent gegenüber.

Aber auch die Entwicklung der gesamten Linie 1 kann sich sehen lassen. Mittlerweile verzeichnet die Linie 1 „Flühli–Steffisburg–Thun–Spiez“ über 4 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Die rasante und grosse Nachfragesteigerung stellt aber auch neue Herausforderungen an die STI. Mit grösseren Bussen und Verstärkungskursen konnte der Personentransport sichergestellt werden. Trotzdem sind Stehplätze oft die Regel. Angebotserweiterungen kosten eben auch bei einem überdurchschnittlichen Deckungsgrad die öffentliche Hand zusätzliche Geldmittel.

Viertelstundentakt als Ziel

Die Gemeinde Spiez und die STI sind sich einig, dass aufgrund der hohen Auslastung ein Angebotsausbau geprüft werden muss. Sie arbeiten gegenwärtig an Vorschlägen für ein zusätzlich verdichtetes Angebot in den Hauptverkehrszeiten. Die optimalste Lösung wäre die Einführung des Viertelstundentakts. Ziel wäre im kantonalen Angebotskonzept 2014 bis 2017 Unterschlupf zu finden. Für die Weiterbearbeitung der Fahrplanwünsche ist die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) Oberland West zuständig. Dort gilt es zusammen mit weiteren eingereichten Gesuchen aus der Region

Vorteile der Umstellung auf Busbetrieb

„Spiez als wichtigster Eisenbahnerort im Berner Oberland tat sich schwer mit der Vorstellung, den Regionalzug zwischen Thun und Spiez aufzuheben und auf Busbetrieb zu wechseln“, erinnert sich Gemeinderat Christoph Hürlimann. Die Bahnangestellten wehrten sich für ihr Verkehrsmittel und viele Bewohner entlang der betroffenen Strecke befürchteten schlechtere Verbindungen und Staufahrt auf der Strasse. Rückblickend stellt Hürlimann fest: „Eine grosse Mehrheit erfuhr dank des damaligen Vernunftentscheidendes eine wesentliche Verbesserung: Näher bei der Bevölkerung, Halbstundentakt und mehr Haltestellen“. Aus betrieblichen Gründen war ein voller Halbstundentakt auf der Schiene langfristig nicht möglich. Zudem wurde im Bereich Fernverkehr das Angebot erheblich verbessert. Zusammen mit den Gütertransporten sei die Belastung des Bahnnetzes und der Bevölkerung durch Lärm grösser geworden. „Trotz eindrucklicher Erfolgsgeschichte steigen die Ansprüche. Die politischen Behörden sind gefordert“, hält Hürlimann fest. Der Gemeinderat betrachtet unter anderem Fahrplanverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten als Dauerauftrag. Allen Ansprüchen gerecht zu werden, ist auch hier sehr schwierig. Hürlimann ist sich bewusst: „Jede Zusatzleistung kostet die Gemeinde viel Geld. Für das gesamte ÖV-Angebot wendet die Gemeinde jährlich über eine Million Franken auf. Trotzdem verhandeln wir weiter mit dem Kanton als Besteller und der STI als Betreiberin der Buslinie 1“.

Prioritäten innerhalb des kantonalen Angebotskonzeptes zu setzen und an die kantonale Verkehrsdirektion weiter zu leiten. Über die RVK-Angebotsausbau-Empfehlungen und deren Finanzierung befindet dann aber abschliessend wiederum der politisch zusammen gesetzte Grosse Rat.

Fazit der Umstellung

Die vergangenen 10 Jahre Bus können als eine einzigartige Erfolgsgeschichte bezeichnet werden. Das muss der Berichterstatter als damaliger harter Kritiker heute klar zugeben. Nicht Bahn oder Bus ist die Frage, sondern das Service Public-Angebot im öffentlichen Verkehr muss im Mittelpunkt stehen.

Mit dem Postauto durch das Herz der Schweiz

Grimsel, Nufenen, Gotthard, Susten: Für eine Busfahrt über diese vier Pässe braucht es viel Sitzfleisch. Ein Reisebericht.

Res Theiler Morgens kurz nach 9 Uhr: Auf dem grossen Platz zwischen Bahnhof und Post Meiringen stehen die gelben Busse in Reih und Glied. Wir steigen zu Christian Eggler ein, „man sagt mir Chrigel“, klar, wir sind ja im Bernbiet, da entgeht kein Vorname einer Abänderung. Chrigel wird uns die nächsten neun Stunden über vier Pässe fahren, und sein Fahrstil wird von der ersten bis zur letzten Minute gleich angenehm sein.

Nach rund vierzig Minuten machen wir, auf dem Weg zur Grimsel, den ersten Abstecher weg von der Hauptstrasse, hier auf die alte Passstrasse. Und das ist auch der Moment, wo das klassische Dreiklanghorn zum ersten Mal ertönt. Viele Wanderer und Bergsteiger verlassen uns an den zahlreichen Stationen, der Bus leert sich langsam. Auf der Grimsel der erste Kaffeehalt. Gut, habe ich die Winterjacke dabei.

Nufenen als höchster Pass

Zwischen Gletsch und Oberwald unterqueren wir die neu instand gestellte Strecke der DFB (Dampfbahn Furka Bergstrecke) und kreuzen mit einer Draisine – eine Dampflokomotive wäre natürlich stilvoller gewesen, aber da müssten wir am Wochenende unterwegs sein.

Im Obergoms fahren wir zum zweiten Mal auf Nebenstrassen. So lassen sich auch die vielen liebevoll angelegten Miniäcker mit Getreide und Kartoffeln bewundern, etwas, was in der Üsserschwyz nicht mehr denkbar ist.

Und weiter geht's zum Nufenenpass, dem höchsten Punkt unserer Reise. Bei der Fahrt hinauf durch ein komplett menschenleeres Gebiet überlege ich mir, wie man in den Sechzigerjahren für den Bau der Passstrasse noch Geld hatte; unter unseren heutigen neo-liberalen oder neo-konservativen Vorbetern hätte dieses Vorhaben keine Chance mehr. Die nächste Pause also auf 2478 m.ü.M., dem höchsten Pass, der ganz in der Schweiz liegt.

Langer Aufstieg zum Susten

Die Talfahrt führt zwischendurch ein weiteres Mal von der Hauptstrasse weg, durch die malerischen obersten Dörfer des Bedrettotals. Mittagshalt in Airolo. Das Beste daran? Endlich für eine gute Stunde das endlose Harfen-Gedudel, welches pausenlos im Bus läuft (Anweisung von oben, nicht eine Marotte von Chrigel!), nicht mehr ertragen zu müssen. Wie schön klingen da die Gespräche der Tessiner auf der Strasse und an den Nachbartischen im Restaurant.

Erstaulich, wie schnell anschliessend die Reise auf den Gotthard geht. Dort treffen wir auf den Vorfahren unseres Postautos, die fünf-spännige Postkutsche. Während wir Richtung Norden weiterfahren, setzen sich die Pferde nach Süden in Bewegung.

Kleiner Aufenthalt in Andermatt, damit wir die riesige Baustelle des ersten Sawiris-Hotels in Ruhe betrachten können; sie steht schliesslich direkt neben dem Bahnhof. Schöllenen, Göschenen, Wassen – alles sehr bekannte Ortsnamen. Langsam füllt sich der Bus wieder mit Wanderern auf dem Heimweg. Im langen Aufstieg zum Susten sinniere ich, wie viele verschiedene Rinderrassen ich wohl heute gesehen habe; die tierische Vielfalt auf den Alpen, die wir durchquerten, ist auch für den Laien eindrücklich.

Beim Susten noch ein Stilbruch, wir halten nicht auf der Passhöhe, sondern erst viel weiter unten, beim Steingletscher. Warum das so ist, weiss auch Chrigel nicht, es scheint ein alter Brauch zu sein. Nach diesem letzten Kaffee- und Einkaufshalt geht's zügig zurück nach Meiringen. Eine unübertreffliche Reise durchs Herz der Schweiz – denken Sie daran, wenn Sie das nächste Mal ausländischen Besuchern unser Land näherbringen wollen.



„Chrigel“ (oben im Bild) fährt die Passagiere sicher über die Vier-Pässe-Route: Nufenen (links oben), Gotthard (links unten), Gotthard-Südrampe (rechts oben) und im Obergoms (rechts unten).
Bilder: Theiler, Postauto Schweiz



Die Pässefahrt als touristische Visitenkarte

Ruedi Simmler, Leiter der Geschäftsstelle Interlaken der PostAuto Schweiz AG, berichtet über das rein touristische Angebot, welches er – über ein Gebiet von vier Kantonen hinweg – leitet und weiterentwickelt. Die Herausforderungen sind mannigfaltig und können nur mit sehr flexiblen Mitarbeitenden gemeistert werden.



Pässefahrten gibt's nur an 115 Tagen im Jahr: Ruedi Simmler.



Bilder: zVg/Post

Das Grundangebot müssen wir auch bei Schlechtwetter anbieten; handkehrum kann es sein, dass wir für die Vierpässefahrt ab Meiringen drei Fahrzeuge einsetzen müssen. Wir haben zwar Reservedienste eingeteilt, die vor allem für Gruppen fahren. An Tagen, an denen die Nachfrage sehr gross ist, setzen wir alle Fahrerinnen und Fahrer ein, die verfügbar sind. Im Sommer sind wir besonders froh um die Zusammenarbeit mit unserem PostAuto-Unternehmer Grindelwald Bus, denn er hat meistens noch irgendwo ein freies Fahrzeug, das auf einer Teilstrecke als Beiwagen z.B. für eine angemeldete Gruppe eingesetzt werden kann.

Ruedi Simmler PostAuto Schweiz AG ist eine Aktiengesellschaft im Besitz der Schweizerischen Post. Es gibt neun Regionen mit eigener Marktverantwortung; die Geschäftsstelle Interlaken gehört zur Region Bern. Sie umfasst einmal das Gebiet von Les Diablerets bis Meiringen, und als Besonderheit die fünf Zentralalpenpässe. An sich gehörten die Pässe zu den Regionen Zentralschweiz, Wallis und Tessin sowie Bern. Aus Effizienzgründen wurde schon vor Jahren entschieden, dass die Geschäftsstelle in Interlaken dieses Angebot zentral bewirtschaftet.

Alpenposten haben in unserem Land eine lange Tradition. 1830 fuhr die erste Postkutsche über den Gotthardpass. Das Angebot hing primär davon ab, wie die Fahrwege ausgebaut waren – beim Susten musste man bis 1946 warten. Die ersten Postautos auf Alpenpässen waren übrigens umgebaute Militärlastwagen aus dem ersten Weltkrieg. Auf den noch gut brauchbaren Fahrgestellen wurden Busaufbauten errichtet, sie wurden also auf eine originelle Art zweckentfremdet.

Wichtiger Imagerträger

Zum Thema touristisches Angebot über die Pässe: An sich haben wir Kursfahrten über die einzelnen Pässe. So sind sie auch im Kursbuch publiziert. Wir konnten die einzelnen Kurse, genau genommen die Wagenumläufe, so zusammensetzen, dass sich daraus Mehrpässefahrten ergaben. Dieses Produkt bieten wir ab Meiringen, Andermatt, Oberwald und Airolo an. Auf der Vierpässefahrt ab Meiringen bieten wir den Fahrgästen einen Audio-Guide an, der zusätz-

liche Erklärungen zur durchfahrenen Landschaft und ihren Besonderheiten gibt. Und schliesslich hat jedes Fahrzeug auf diesen Strecken am Heck einen Veloträger für sechs Velos.

Wir arbeiten mit drei Postauto-Unternehmern zusammen, in Meiringen, Wassen und Airolo. Mit vier Fahrzeugen decken wir das Grundangebot ab. Eines von der Autoverkehr Grindelwald für die klassischen vier Pässe ab Meiringen (Grimsel, Nufenen, Gotthard, Susten). Zwei der Firma Mattli starten in Andermatt, eine Route führt über Furka, Grimsel, Susten, die andere „nur“ über Gotthard und Nufenen nach Oberwald. Ein Bus der Firma Marchetti schliesslich fährt ebenfalls ab Andermatt über Gotthard, Nufenen und Furka. Dazu kommen etliche regionale Fahrten sowie im Wallis Bedarfskurse für Wanderer am Vormittag früh auf die drei Passhöhen von Furka, Nufenen und Grimsel. Ausserhalb der Schulferien fahren wir diesen Kurs mit einem Minibus, während den Schulferien können wir ein grösseres Fahrzeug einsetzen, das sonst als Schulbus gebraucht wird.

Zwar ist dieses Angebot ein sehr wichtiger Imagerträger für die PostAuto Schweiz AG – aber es ist nur ein Saisonbetrieb, rund 115 Tage pro Jahr. Mir ist sehr wichtig, dass unsere Chauffeure nicht nur gut fahren, sondern ihre Begeisterung auch auf die Fahrgäste übertragen. Sie können zum Beispiel unterwegs kompetente Erklärungen abgeben und so den Kunden die Gegend authentisch näherbringen.

Weil das touristische Postauto, wie oben gesagt, ein wichtiger Imagerträger ist, übernimmt die PostAuto Schweiz AG das Defizit.

Abgestufte Zuschläge

Eine Massnahme unsererseits, die Erträge zu sichern, ist das so genannte Alpine Ticket. Die PostAuto Schweiz AG anerkennt im Gegensatz zu anderen touristischen Anbietern sämtliche Pauschalfahrausweise, erhebt aber einen Zuschlag. Der Zuschlag ist abgestuft, in der Regel beträgt der Höchstbetrag in unserer Region 15 Franken. Ausnahme ist die gesamte Vierpässefahrt ab Meiringen, da muss man 25 Franken pro Person bezahlen.

2009 hatten wir eine sehr erfolgreiche Saison. 2010 verlief weniger erfreulich. Der Grund ist vor allem wetterbedingt: zuerst ein verregener Juni, dann ein extrem heisser Juli, was nicht unbedingt zum Postauto fahren einlädt, und schliesslich Wintereinbrüche mitten im Sommer, einige Pässe waren sogar mehrmals geschlossen. Zusätzlich machte uns die Sperrung der Grimselstrasse wegen einer einsturzgefährdeten Galerie einen Strich durch die Rechnung, ist doch ausgerechnet diese Route die meistfrequentierte.

Eine kurze Bemerkung noch zum Euro-Problem: Die überwältigende Mehrheit unserer Reisenden über die Pässe sind Schweizer, und damit dürften wir ohne grössere Einbusse durch die Saison kommen. Bis heute, nach einem guten Monat Betriebsdauer, haben wir noch keine konkreten Ergebnisse. Viel wichtiger ist das Wetter, das uns in diesem Sommer bisher leider einen Strich durch die Rechnung gemacht hat.

Das Gespräch fand am 19. Juli statt.

Aufzeichnung: Res Theiler

Postautos drängen in die Agglomerationen

Eine ETHL-Studie zeigt auf, dass ein Grossteil der Bevölkerung unter bestimmten Bedingungen bereit wäre, Postautos neu oder verstärkt zu nutzen.



Um neue Kunden zu gewinnen, braucht es mindestens zwölf Fahrten am Tag.

Bild: Post

Res Theiler Das Postauto, das seit über 100 Jahren kreuz und quer durchs Land und bis in die entlegensten Dörfer fährt, ist eine Ikone der Schweizer Tradition. Aufgrund der Entwicklung im Bereich Raumplanung und Bevölkerungsverteilung sowie der veränderten Mobilitätsbedürfnisse muss die PostAuto Schweiz AG, eine Tochtergesellschaft der Schweizerischen Post, ihr Angebot jedoch laufend anpassen.

Dank der bei der ETH Lausanne (EPFL) in Auftrag gegebenen Studie "Optima", deren Ergebnisse anfangs Juli veröffentlicht wurden, verfügt PostAuto nun über zusätzliche Instrumente für eine optimale strategische Entwicklung. Es ging um Antworten auf die folgenden Fragen: Wohin entwickeln sich die Kundenbedürfnisse in den Agglomerationen, die PostAuto bedient? Wie wird das Reisen mit PostAuto noch einfacher und angenehmer? Was gibt den Ausschlag, PostAuto und den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu nutzen?

Zwei Drittel in Ballungszentren

PostAuto ist vor allem in den Randgebieten der Ballungszentren, im ländlichen Raum sowie im Tourismusverkehr verankert. Dies sind Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte und gleichzeitig vielen, ganz unterschiedlich ausgerichteten Wegstrecken. Fast zwei Drittel der Schweizer

Bevölkerung leben in den Randgebieten der Ballungszentren (d.h. weder richtig auf dem Land noch im Stadtzentrum). Für die meisten Leute in diesen Gebieten bedeutet dies den Besitz oder zumindest den Zugang zu einem Auto. Sie sind aber auch ein Zielpublikum für die Dienstleistungen von PostAuto; zum Beispiel kann PostAuto bei genügender Kadenz eine Alternative zum Zweitwagen werden.

Ab einer Fusswegdistanz von über zehn bis zwölf Minuten bis zur nächsten Bushaltestelle sinkt der Anteil der Benutzer deutlich. Der Bus wird vor allem für direkte Fahrten benutzt. Darunter fallen einerseits Arbeitswege, andererseits Fahrten ins nächste Zentrum oder zum nächsten Bahnhof.

Das Mobilitätsangebot der Zukunft sollte nicht nur Arbeits- und Ausbildungswege beinhalten, sondern auch die einfache Kombination verschiedener Reiseziele und Verkehrsmittel ermöglichen, welche die ganze tägliche Mobilität einer Person abdeckt. Eine Gewöhnung an eine neue Art der Mobilität passiert am einfachsten in Momenten, in denen neue Lebensgewohnheiten Einzug halten; Beispiele dafür sind der Eintritt ins Berufsleben, der Umzug an einen neuen Ort oder Einzug in die erste eigene Wohnung, Geburt der Kinder. Das heisst auch, dass vor allem Jugendliche und junge Erwachsene so angespro-

chen werden müssen, dass sie dem Bus, dem ÖV allgemein, weiterhin die Treue halten.

Zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten

Die von der EPFL durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass bis 30 Prozent der Hauptzielgruppe (das sind die ÖV-affinen Autofahrer) unter bestimmten Bedingungen die Dienstleistungen von PostAuto neu oder verstärkt in Anspruch nehmen könnten. Aus den Feststellungen der Forscher können zielgerichtete Massnahmen abgeleitet werden:

Es gibt eine „Schwelle“ von zwölf Hin- und Rückfahrten pro Tag, unter der das Angebot von PostAuto die Kunden nicht zu überzeugen vermag;

Eine gute Koordinierung zwischen Postauto- und Bahnfahrplänen ist entscheidend; eine bessere Anbindung der Bahnhöfe gehört zu den wichtigsten Erwartungen der Bevölkerung.

ÖV-Benutzer bewegen sich nicht nach dem gleichen Muster wie Autofahrer: Erstere gestalten ihre Fahrten rund um ihre Interessensgebiete herum (Gruppierung der Aktivitäten), während Letztere kreuz und quer im gesamten Raum unterwegs sind. Die EPFL zieht unter anderem den Schluss, dass das Fehlen eines Taktfahrplans einer der grössten Mängel bei einigen PostAuto-Linien sei, weil dies die gesamte Kette des öffentlichen Verkehrs unterbrechen kann

Lücken im Angebot von PostAuto in den betriebsschwachen Zeiten des Tages oder am Wochenende schmälern den Erfolg des Postautos erheblich, weil dadurch spontane Fahrten unmöglich sind. Originelle Lösungen mit einem Ersatz durch einen Taxidienst oder Fahrrädern in Selbstbedienung während dieser Zeiten könnten ein Mittel sein, um Abhilfe zu schaffen.

Das Image des Postautos in der Bevölkerung ist noch stark von der Tradition geprägt: Freizeit, Bergwandern etc. Viele, die die Postautos nicht benutzen, kennen das aktuelle Angebot überhaupt nicht und überschätzen die Dauer der Fahrten. Folglich müssen Anstrengungen im Bereich Information und Kommunikation unternommen werden, um neue Kunden zu gewinnen – insbesondere durch die Integration des Publicar-Angebots in den Online-Fahrplan.

Für den direkten Zugriff auf die Dokumente: www.postauto.ch, Suchbegriff 10257

Zürich rüstet auf

Die älteste Generation der VBZ-Trolleybusflotte wird durch Fahrzeuge aus der Carrosserie Hess ersetzt.



Darf sich die Hände reiben: Carrosserie Hess in Bellach SO.

Bild: zVg

Urs Schaffer Im Kanton Zürich werden Buslinien ausgeschrieben und vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) vergeben. Der ZVV besitzt keine eigenen Fahrzeuge. Das führt dazu, dass sich diverse Unternehmen den öV teilen. Dies sind

beispielsweise PostAuto Schweiz mit Sub-Unternehmer, wie die Firmen Stutz in Jönen oder Ryffel in Uster. Ein Rufbussystem ist derzeit im Kanton Zürich kein Thema. So verkehren im Linienverkehr kleine Midibusse, Standardbusse

und Gelenkbusse verschiedener europäischer Hersteller (Fiat, Hess, MAN, Mercedes, Neoplan, Peugeot und Volvo).

Laufend werden ältere Fahrzeuge durch neue Niederflurfahrzeuge ersetzt und das Angebot ausgebaut. Die Fahrgastzahlen steigen erfreulicherweise sprunghaft an, was mit neuen und grösseren Fahrzeugen aufgefangen werden muss.

Made in Switzerland

Die zurzeit neueste Mitteilung betrifft die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ): Die älteste Generation der VBZ-Trolleybusflotte ist über 17 Jahre im Einsatz und deshalb werden insgesamt 43 Fahrzeuge ersetzt. Bereits bestellt sind 21 neue Doppelgelenk-Trolleybusse. Diese werden von der Carrosserie Hess AG in Bellach SO geliefert. Erfreulicherweise ging nun auch der Auftrag zur Lieferung von 24 Gelenktrolleybussen an die gleiche Firma. Zusätzlich wurde eine Option vereinbart, bis 2016 40 weitere Fahrzeuge zu liefern. Einmal mehr wird auch hier auf Qualität (made in Switzerland) gesetzt. Kleines Detail: Der in Polen domizillierte Hersteller Solaris hat ein fabrikanues Fahrzeug zu Testzwecken nach Zürich gebracht. Solarisfahrzeuge verkehren auch in Winterthur. Trotzdem ist der Zuschlag nicht erfolgt.

Was vor über 100 Jahren begann...

Die Tramlinie Schaffhausen-Schleitheim wurde 1964 eingestellt. Seither wird die Linie von Bussen befahren.

Andreas Keller Durch den Bau von Eisenbahnen und der damit verbundenen Entstehung überregionaler Märkte erwuchs dem aktiven Schleitheimer Gewerbe Konkurrenz. Insbesondere dem bedeuteten Sandstein- und Gipsgewerbe. Dies weckte bei den Schleitheimern den Wunsch nach einer Schienenverbindung und Anbindung an den überregionalen Verkehr.

Zum Zeitpunkt der Eröffnung der Rheinfalbahn im Jahre 1857 und ganz speziell im Vorfeld der 1863 eingeweihten badischen Bahnverbindung von Oberlauchringen durch den Klettgau nach Schaffhausen befassten sich Komitees mit den Anschlussfragen und erarbeiteten entsprechende Vorschläge. Erst im Februar 1897 nahm der Regierungsrat auf

Veranlassung von Baudirektor Jakob Keller aus Siblingen das Studium der Eisenbahnfrage offiziell an die Hand. Erst jetzt sollten die Bemühungen mit Erfolg gekrönt werden. Am 8. August 1905 feierten die Schleitheimer die Eröffnung der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim (ST.S.S.). Ab dem Jahre 1906 wurden auf dieser Strecke auch Güter befördert. Für das Oberwiesener Gewerbe kam dies alles zu spät, lag es doch danieder.

Am 28. Mai 1961 stimmte das Schaffhauser Stimmvolk mit 7831 Ja- bei 5946 Neinstimmen der Umstellung auf den Busbetrieb zu. Am 1. Oktober 1964 fand ein emotionaler Abschied vom Tram statt. Die Autobusbetriebe Schaffhausen-Schleitheim (A.S.S.) waren geboren.

Die Farbe war grau mit einem roten Mittelstreifen. Am 12. Mai 1967 stimmten die Schleitheimer Stimmberechtigten mit 8659 Ja gegen 4985 Neinstimmen der neuen Betriebsvariante zu.

In den Jahren 1964-1972 durfte ich als Kind diese neue Buslinie während acht Jahren begleiten und im gewissen Sinn auch Zeitgeschichte schreiben. Doch gegen Ende der 1970er Jahre veränderten sich das Mobilitätsverhalten und die Kundenbedürfnisse sehr rapide. Doch die Linie trotzte allem und war nicht mehr wegzudenken. So konnte man im Jahr 2005 das stolze 100jährige Bestehen feiern. Der Schaffhauser-Bus war geboren. Man ist bereit für die Zukunft.

Der ZurziBus – eine segensreiche Einrichtung in Bad Zurzach

Ein Ortsbus steht Ferien- und Kursgästen ganzjährig gratis zur Verfügung.

Edwin Dutler Der Aargauer Bezirkshauptort Bad Zurzach mit seinen knapp 4000 Einwohnern bezeichnet sich wohl zu Recht als „Perle am Rhein“. Viele Besucher und Gäste kennen Bad Zurzach jedoch hauptsächlich aus der Erfahrung eines Kur- resp. Gesundheitsaufenthalts.

Damit die Kur- und Feriengäste während ihres Aufenthaltes in Bad Zurzach auf ihren persönlichen fahrbaren Untersatz gut verzichten können, verkehrt das ganze Jahr täglich von morgens bis abends der ZurziBus – der Ortsbus in Bad Zurzach. Dieser verbindet den Bahnhof mit dem berühmten Thermalbad, den Hotels, den Grossverteilern, dem Fabrikladen, dem Altersheim und den Wohnquartieren.

Drei Mal pro Stunde

Bei meinen längeren Kuraufenthalten in Bad Zurzach habe ich den ZurziBus sehr schätzen gelernt. Das intensive Therapieprogramm fordert Geist und Körper und nach den Operationen ist man bewegungsmässig nicht sehr mobil. Abwechslung im Alltag ist wichtig und da ist der ZurziBus wirklich eine segensreiche Einrichtung. Dreimal stündlich fuhr der Bus bei meinem Hotel vor und die freundlichen und hilfsbereiten Chauffeusen und Chauffeure ha-

ben uns zu einem Kurztrip immer gerne mitgenommen. Alle Besorgungen des täglichen Lebens konnten problemlos erledigt werden. Bemerkenswert ist auch, dass die Fahrt im Zur-

ziBus kostenlos ist, die Aufwendungen für den Bus werden durch eine Trägerschaft erbracht. Auch der Fahrplan des ZurziBus ist optimal auf die Zugsabfahrten und Ankünfte ausgerichtet.



Dank gemeinsamer Trägerschaft zum Erfolg: Der ZurziBus.

Bild: zVg

Verpaster Bus: Den letzten beißen die Hunde...

Kurt Schreiber Mit fünf Minuten Verspätung fährt der Zug im Bahnhof ein, verständlich, denn der kleinste Zwischenfall kann dies verursachen. Wo aber ist mein Anschlussbus? Dieser ist weg – eine Sache, die weniger verständlich ist, und wo lautstark über die Nicht-Berücksichtigung des Anschlusses am letzten Übergangspunkt lamentiert wird – je nach Situation bekommt dann der Busbetreiber in Form eines aufgebrauchten Mails sein Fett ab, oder der Chauffeur des nächsten Fahrzeugs wird mehr oder weniger (un)freundlich auf den Zwischenfall hingewiesen.

Diese Situation ist alltäglich, passiert an jedem Ort in der Schweiz und das Szenario ist immer dasselbe: Grosses Verständnis für die Bahn – überhaupt kein Verständnis für den lokalen Bus. „Der hätte doch warten können,

denn jetzt muss ich eine halbe Stunde lang warten“ – so die Aussage. Ja – warum kann der dann nicht warten?

Der Grund ist einfach: Der Bus fährt vom Bahnhof in die Quartiere und bringt die Leute nach Hause, mit der gleichen Tour fährt er von den Quartieren zum Bahnhof und bringt die Leute auf den Zug. Wartet er also am Bahnhof zu lange auf einen verspäteten, ankommenden Zug, ist der Anschluss in der Folge auf abfahrende Züge nicht mehr gewährleistet. Damit entsteht bereits beim Beginn der Reise ein Anschlussbruch, der sich auf weitere Anschlüsse verheerend auswirken kann, besonders dann, wenn die Reise ins Ausland geht oder wenn ein wichtiger Termin – beispielsweise ein Bewerbungsgespräch – ansteht.

Mit einem zweiten Fahrzeug könnte dieses Problem entschärft werden, was eine massive Erhöhung der Kosten bedeutet. Aus diesem Grund wird nur ein Fahrzeug eingesetzt und der Anschluss auf weggehende Züge höher gewichtet als derjenige von den ankommenden. Diese Regelung ist verständlich und fair, denn bis zum Endpunkt der Reise sind es nur noch wenige Kilometer oder einige hundert Meter.

Mit dieser fairen Lösung kann in den meisten Fällen allen gedient werden, dies im Sinn einer „Fünfer-und-Weggli“-Lösung und daran sollte gedacht werden, wenn der Bus (wieder) einmal den verspäteten Zug nicht abgewartet hat.

SBB müssen ein wenig zurückkriechen

Der Protest zeigte Wirkung: Das 2.-Klasse-GA wird für Senioren, Junioren und Lernende doch nicht um 50 Franken teurer. Zur Kasse gebeten werden aber Reisende in der 1. Klasse.

Gerhard Lob Das Bahnfahren wird ab Dezember 2011 vor allem in der 1. Klasse definitiv teurer. Der Preisüberwacher hat die geplanten Preiserhöhungen grösstenteils abgesegnet. Keine Erhöhung akzeptiert er einzig bei den Generalabonnements der 2. Klasse für Junge und Senioren.

Bei den GA-Kategorien „Junior/Studierende“, „Senioren“ sowie „Lernende“ bleibt deshalb entgegen dem Wunsch des Verbands für öffentlichen Verkehr (VÖV) alles beim Alten. Sie alle hätten um 50 Franken teurer werden sollen. Die übrigen 2.-Klasse-GA und die GA für die 1. Klasse schlagen dagegen ab dem 11. Dezember 2011 auf, wie der VÖV und der Preisüberwacher im Juli mitteilten.

Die 1.-Klasse-GA werden damit in den meisten Kategorien zwischen 50 und 200 Franken teurer. Das reguläre 1.-Klasse-GA für Erwachsene wird neu 5350 Franken kosten, was einer Erhöhung um 3,9 Prozent entspricht.

In der 1. Klasse werden die Tickets zudem um rund 3 Prozent teurer, und die Tageskarten schlagen durchschnittlich um 3,7 Prozent auf. Die Erträge deckten die Kosten nicht genügend in diesen Kategorien, begründeten der VÖV und die SBB die Erhöhung.

Nicht angetastet werden die Billette und Tageskarten für die 2. Klasse: Dort bleiben die Preise gleich. Eine Ausnahme bildet die happige Preiserhöhung von 30 Prozent beim Gleis 7 (neu 129 Franken), das für Junge bis 25 Jahre die



Teilentwarnung: Billette für die 2. Klasse werden nicht aufschlagen.

Bild: SBB

freie Fahrt zwischen 19 Uhr und 5 Uhr ermöglicht. Diese Erhöhung wird Tatsache.

Nach der Einigung zwischen VÖV und Preisüberwacher beträgt die Preiserhöhung im Dezember 2011 durchschnittlich 1,2 Prozent statt

wie im Mai angekündigt 1,5 Prozent. Die Bahnkunden bezahlen wegen der Intervention des Preisüberwachers 7,5 Millionen Franken weniger. Den Verkehrsbetrieben fehlt dieser Betrag indes bei den Erträgen.

Preiserhöhungen abgefedert

Kurt Schreiber Die im Mai angekündigten Preisaufschläge der Transportunternehmungen haben keine Begeisterung ausgelöst. Dies gilt auch für Pro Bahn Schweiz, welche sich gegen das Ausmass der vorgesehenen Massnahmen ausgesprochen hatte.

Immerhin haben die mit dem Preisüberwacher durchgeführten Verhandlungen für einen Teil der Konsumentinnen und Konsumenten erfreuliche Resultate gezeitigt. Bei den Generalabonnements 2. Klasse sind diejenigen Benutzerkategorien von den Erhöhungen verschont geblieben, die das Generalabonnement nicht jeden Tag ausnutzen,

wie dies Fernpendlerinnen und Fernpendler tun. Ebenso ist zu begrüssen, dass die Preise der Fahrausweise in der 2. Klasse keiner Erhöhung unterzogen werden.

Pro Bahn Schweiz erachtet es als verfehlt, bei den 1.-Klasse-Billetten Schadenfreude aufkommen zu lassen. Der Faktor der Klassenspanne wird von 1,6 auf 1,65 erhöht. Der Komfort wird aber nicht gesteigert, denn seit über zwanzig Jahren sind bei S- Bahn- und Regionalzügen pro Erstklassabteil acht Sitze vorgesehen, genau wie in der 2. Klasse mit dem Unterschied eines etwas grösseren Sitzabstandes.

Die Preiserhöhung bei den Tageskarten „Gemeinden“ ist mit 8,8 % happig ausgefallen. Auf der andern Seite kann auf diese Weise eine Tageskarte bezogen werden, deren Preis weit unter den üblichen Preisen einer Tageskarte mit Halbtaxabonnement liegt. Gegenüber den Passagieren mit diesen Fahrausweisen stellt dies eine krasse Benachteiligung dar. Aus dieser Überlegungen heraus ist diese Massnahme verständlich.

Die ausführliche Medienmitteilung zu den Tariferhöhungen ist auf www.pro-bahn.ch einsehbar.

Niemand will bezahlen

Die Finanzierung der künftigen Bahninfrastruktur gibt weiterhin zu Diskussionen Anlass.

Gerhard Lob Die Bahninfrastruktur soll ausgebaut werden. Doch dies muss finanziert werden. Der Bundesrat hat aus diesem Grund die Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) in die Vernehmlassung geschickt (siehe InfoForum 1-2/2011). Die Vernehmlassung ist im Juli zu Ende gegangen. Und dabei zeigt sich nicht wenig überraschend: Praktisch niemand ist bereit, für den Ausbau zu bezahlen.

In der Vorlage FABI ist unter anderem der Vorschlag enthalten, die Trassenpreise pro Jahr um 300 Millionen Franken zu erhöhen. Diese Kosten müssten gemäss dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) an die Kunden weitergegeben werden. Im schlimmsten Fall müssen öV-Benutzer gemäss VöV-Berechnungen bis 2018 daher 27 Prozent mehr bezahlen.

Vorschlag Mehrwertsteuer

Der Verband schlägt daher ein Alternativmodell vor: Statt um 300 Millionen sollen die Trassenpreise nur um 150 Millionen erhöht werden. Die restlichen 150 Millionen sollen durch ein zusätzliches Mehrwertsteuerprozent eingenommen werden.

Damit, so die Berechnung, würden die Billettpreise bis 2018 lediglich um 20 Prozent steigen – pro Jahr zwischen 2,6 und 3,1 Prozent.

Zudem will der VöV die Erhöhung der Trassenpreise staffeln und in fünf statt zwei Schritten vornehmen: um jeweils 30 Millionen Franken pro Jahr von 2013 bis 2017.

So könne die Erhöhung der Billettpreise „kundenfreundlicher gestaltet werden“, schreibt der Verband. Ganz umsonst gibt es für Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer aber nichts. „Den öV zum Nulltarif gibt es nicht“, wird VöV-Direktor Ueli Stüchelberger zitiert. Die Akzeptanz durch die Kunden sei jedoch „enorm wichtig“.

Autofahrer an die Kasse

Der Verkehrsverband warnt vor den nicht absehbaren Reaktionen der Kunden, falls die Aufschläge zu happig ausfallen. Vermutlich würde „eine Abwanderung auf die Strasse stattfinden“, was dort zu Kapazitätsproblemen führen und die Umwelt stärker belasten würde, heisst es. Gefordert wird deshalb, dass der motorisierte Individualverkehr im Gleichschritt mit dem öV verteuert wird. Dafür soll der Bund Massnahmen ergreifen.

Das ganze FABI-Paket mitsamt Stellungnahmen wird nun unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr ausgewertet und weiter bearbeitet. Im Frühjahr 2012 wird der Bundesrat dann die Botschaft zuhanden des Parlaments verabschieden.

Fahrt in die richtige Richtung

Kurt Schreiber Die vorgesehene Finanzierung und auch der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel zielen in die richtige Richtung – so die Ansicht von Pro Bahn Schweiz. Wichtig ist für Pro Bahn Schweiz, dass die gleichen Ziele wie bei der VCS Initiative „für den öffentlichen Verkehr“ erreicht werden, denn die anstehenden Ausbauten dulden keinen weiteren Aufschub. Aus dem gleichen Grund erachtet Pro Bahn Schweiz eine Erhöhung der Mehrwertsteuer um 3 Promille als zumutbar. Auf diese Weise leistet die Allgemeinheit einen markanten Beitrag zu diesen Vorhaben, wobei sich die Belastung für eine Einzelperson in engen Grenzen halten würde.

Ebenso wichtig ist für Pro Bahn Schweiz, dass quer durch die Schweiz Güterverkehrskorridore mit 4 Meter Eckhöhe eingerichtet

werden – nur so lässt sich eine Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene effizient bewerkstelligen. Bemängelt wird in diesem Zusammenhang, dass kein eigentliches Konzept für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs besteht.

Wichtig ist für Pro Bahn zum dritten, dass in erster Linie sowohl der Nord-Süd- als auch der Ost-Westkorridor so rasch als möglich ausgebaut werden. Beim Ausbau Richtung Westen darf durchaus die Devise „Technik statt Beton“ Gültigkeit haben.

Eine Beteiligung der Finanzierung durch die Kantone lehnt Pro Bahn Schweiz ab. Sie haben zum Teil schon Milliarden für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ausgegeben. Sie werden es weiterhin tun. Es ist nicht einzusehen, weshalb sich der Bund schon im Voraus entlasten will.

Ein Gastkommentar von Matthias Dietrich*

Was einen Wert hat, hat auch einen Preis

Die Politik ist sich einig, dass die Schweiz dringend besser unterhaltene und neue Verkehrsinfrastruktur braucht. Die seltene Eintracht endet jedoch bei der Finanzierungsfrage: Für manche reisen die öV-Pendler zu billig, manche fordern Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen, einige möchten die Strasse zur Kasse bitten und wieder andere rufen nach zusätzlichen Bundesmitteln.

Wenn wir mit der entscheidenden Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI“ weder im Parlament noch vor dem Volk scheitern wollen, sind die in der Vernehmlassung geäusserten Bedenken ernst zu nehmen. Dazu zählt, dass die Strasse nicht aussen vor bleibt. Eine nachhaltige Verkehrspolitik bedarf einer langfristigen Planung und Finanzierung des gesamten Verkehrsnetzes. Schliesslich beginnt und endet unsere Mobilität weder an der Autobahnausfahrt noch am Bahnhof. Eine Koordination von Schiene und Strasse benötigt nicht zuletzt der öffentliche Strassenverkehr, der jährlich 1,3 Milliarden Kundinnen und Kunden befördert.

Um die Finanzierung zu sichern, muss sich die Schweiz dem Wert des öffentlichen Verkehrs bewusst werden. Alle die von ihm profitieren, haben ihren Preis zu bezahlen. Dazu zählen die Kundinnen und Kunden. Es muss die Frage erlaubt sein, ob es ökologisch und ökonomisch ist, wenn heute das gesamte öV-Angebot der Schweiz den GA-Besitzern bereits für weniger als 10 Franken pro Tag offen steht.

Der öffentliche Verkehr hat als Rückgrat der Volkswirtschaft und als täglicher Motor der Gesellschaft jedoch auch seinen Preis für den Staat. So müssen nicht nur die Kunden, sondern auch Bund und Kantone ihren Finanzierungsbeitrag an die Verkehrsinfrastruktur leisten. Nicht zu vergessen sind die Transportunternehmen, die mit Effizienzsteigerungen ihren Anteil beitragen. Gelingt uns dieser Interessen- und Kostenausgleich nicht, ist niemandem gedient, am wenigsten den öV-Kundinnen und -Kunden.

*Geschäftsführer LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

Preiserhöhungen für Rentner besonders schmerzhaft

Nicht immer lohnt sich ein GA für Senioren. Wer wenig fährt, kommt mit den Gemeindetageskarten womöglich günstiger weg.

Hans Schärer Die AHV-Renten werden nicht jährlich der Teuerung angepasst und auf den Renten der Pensionskassen gibt es in der Regel keinen Teuerungsausgleich. Das Kürzen von Pensionskassenrenten zur Sanierung der Pensionskassen ist auch kein Tabu mehr, auch wenn es sicher nicht alle Rentner trifft.

Zu verkraften sind jeweils die happigen Tarifaufschläge der Krankenkassen und nun sollen auch noch regelmässige Tarifierhöhungen im öffentlichen Verkehr dazu kommen. Es ist nur eine Frage der Zeit, wie lange da der nicht-vermögende Rentner noch mithalten kann und zum Nachrechnen gezwungen wird.

Für viele Seniorenpaare rechnet sich das GA nicht

Aktuell kostet ein Senioren-GA 2550 Franken pro Jahr. Wenn man dieses Angebot täglich nutzt und erst noch auf weite Strecken ein sehr günstiges Angebot. Ein Seniorenpaar zahlt zusammen 4850 Franken, ein stolzer Preis. Der grösste Teil der Senioren/innen ist gar nicht so viel unterwegs, dass sich dieser Betrag rechnet. Mit einem dreijährigen Halbtaxabo und den Tageskarten im Multipack lässt sich sehr viel Geld



Praktisch, aber nicht geschenkt: Ein GA.

Bild: PBS

sparen. Spitze Rechner fahren wo möglich mit den Gemeindetageskarten. Mit diesen Varianten lassen sich für den durchschnittlichen Nutzer heute schon mehr als 1000 Franken jährlich sparen. Viele ältere Menschen leisten sich ein GA, obschon es sich nicht rechnet, weil dieses sehr komfortabel ist. Man ist an keine Reise-

route gebunden und man kann den Billettautomaten meiden, da der Bahnschalter oft wegrationalisiert worden ist.

In den Randregionen das Auto als Alternative

In den Städten und Agglomerationen können Senioren dank des guten Angebotes vom GA mehr profitieren als in den Randregionen und eher auf ein eigenes Motorfahrzeug verzichten. In den Rand- und Berggebieten ist das öV-Angebot meist dünner und vielfach an den Wochenenden ausgedünnt und in den Abendstunden inexistent. Wird im Fernverkehr und in den Agglomerationen stetig ausgebaut – stagniert im Randgebiet das Angebot – trotz Tarifaufschlägen und Beteuerungen, dass das Angebot ständig erweitert wird. Ob man viel oder wenig mit dem eigenen Motorfahrzeug fährt, die Fixkosten (Steuern, Versicherungen, Amortisation) bleiben gleich.

Nichtsdestotrotz leisten sich noch viele Senioren in diesen Gebieten ein Auto und das GA. Mit jedem Tarifaufschlag des Senioren-GA besteht die Gefahr, dass in diesen Gebieten auf das GA zugunsten des Autos verzichtet wird.

Zuschläge sind besser als Bussen

In Fernverkehrszügen werden ab Dezember 2011 keine Billette mehr verkauft. Wer ohne Fahrschein einsteigt, muss das Billett nachlösen und eine Busse bezahlen. Pro Bahn Schweiz lehnt diese Regelung ab.

Kurt Schreiber Der Leistungsabbau bei den SBB geht weiter. Neu sollen die Reisenden dazu gezwungen werden, ihre Fahrkarte auch im Fernverkehr im Voraus zu beziehen. Sonst werden sie als Passagiere ohne gültigen Fahrausweis – also als Schwarzfahrer – behandelt.

Pro Bahn Schweiz kann dieser Regelung wenig bis gar kein Verständnis entgegenbringen. Wohl sind Bezugsmöglichkeiten für die Billette mit Automaten oder mit dem Mobiltelefon gegeben, kurz vor der Abfahrt an einem Billett-automat noch geschwind ein Billett herauszulassen, ist aber nicht jedermanns Sache. Es bleiben zwei Varianten: Den Zug zu verpassen oder als

Schwarzfahrer abgestempelt zu werden. Pro Bahn Schweiz will, dass jede Passagierin und jeder Passagier sein Billett bezahlt. Es gibt aber andere Lösungen, die Einnahmen zu sichern. Beispielsweise durch die Aufstockung des Personals für eine effiziente Fahrausweiskontrolle oder die Kontrolle der Fahrausweise vor dem Einsteigen, bei Zugsteilen, die von der Stammkomposition abgetrennt, aber zugänglich sind.

Gegen Holzhammermethoden

Erste und wichtigste Aufgabe des Begleitpersonals ist die Kontrolle der Fahrausweise und damit die Einnahmensicherung. Nebenaufgaben

wie Fahrplanauskünfte fallen übrigens selten an. Dafür wird bei einem Passagier ohne Billett der Aufwand überproportional steigen, weil dann ausgedehnte, aber auch heftige Diskussionen anstehen, die zeitintensiv und unangenehm sind.

Dafür wird jetzt das Kind mit dem Bad ausgeschüttet und mit Holzhammermethoden versucht, Kundinnen und Kunden zur Raison zu bringen. Positiv zu werten ist, dass sogenannte Kulanzfälle definiert werden, um die Auswirkungen zu mindern. Noch positiver wäre allerdings, das gegenwärtige System mit dem bestehenden Zuschlag zu belassen, dafür aber die bestehenden Lücken mit mehr Personal zu schliessen.

Drei Kilometer Tram für Zürich-West

In der Region Zürich tut sich in Sachen öV viel: Eine Auswahl der Baustellen

Urs Schaffer Im schaffhausischen Klettgau, ganz im Norden unserer Region, ist eine Doppelspur am Entstehen. Heute verkehren auf der Strecke Schaffhausen–Hallau–Erzingen–Waldshut noch die nicht sehr beliebten DB Schienenbusse. Der Ausbau auf Doppelspur hat angefangen und die Elektrifikation ist nur noch eine Frage der Zeit.

Im Rafzerfeld haben die Arbeiten für den zukünftigen HGV-Anschluss (europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz) ebenfalls begonnen. Pro Bahn Schweiz durfte mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen, dass nun endlich auch die Arbeiten für die schon fast legendäre Überführung Hürlistein in Angriff genommen wurden. Diese befindet sich bei der Abzweigung Zürich-Flughafen/Dietlikon–Effretikon. Mit ihr werden künftig Abkreuzungskonflikte zwischen der S-Bahn Zürich und den EC-Zügen Zürich–München vermieden.

Durchmesserlinie im Zeitplan

Die Durchmesserlinie zwischen Zürich-Altstetten-Zürich HB und dem Weinberggtunnel nach Zürich Oerlikon schreitet voran und liegt im Zeitplan. Wir verfolgen die Arbeiten laufend. Ein weiterer Besichtigungstermin für den neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse konnte für den Freitag, 25. November 2011 organisiert werden.

Tram Zürich-West: 25 Jahre sind seit dem letzten Ausbau des Zürcher Tramnetzes vergangen. Nun konnte in diesen Tagen ein weiterer Ausbau des Tramnetzes fertig gestellt werden. Mit dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2011 wird der Betrieb offiziell aufgenommen. Zurzeit laufen die letzten Anpassungsarbeiten und Instruktionfahrten. Die Flachlandlinie 4 vom Bahnhof Tiefenbrunnen führt in Zukunft nicht mehr ins Werdhölzli, sondern biegt beim Escher-Wyss-Platz in die Hardstrasse ein. Auf dieser drei Kilometer langen Neubaustrecke wurden sieben neue Haltestellen erstellt. Sie sind grosszügig ausgelegt und mit feinstem Tessiner Granit ausgestattet. Der gläsern glitzernde Belag wirkt modern und ansprechend. Über die Pfingstweid- und Aargauerstrasse wird der Bahnhof Zürich Altstetten Nord erreicht. Hier am zukünftigen Vulkanplatz ist die Grossüberbauung „Westlink“ der SBB am Entstehen. Diese Tramverbindung war keine technische Herausforderung, wohl aber eine politische. Der Baubeginn löste im ehemaligen



Erster Ausbau des Zürcher Tramnetzes nach 25 Jahren: Zürich-West.

Bild: Urs Schaffer

Industriequartier einen richtigen Investitionsschub aus. War anfangs der 90er Jahre der Technopark einsam und allein, sind heute Hotels, Wohnungen, Studien- und Ausbildungsplätze sowie tausende von Arbeitsplätzen, usw. im Entstehen. Zudem soll im Jahre 2017 im neuen Hardturmstadion wieder Fussball gespielt werden. Es zeigt sich auch hier, wie im Glattal, dass mit einer rechtzeitigen öV-Erschliessung einiges bewegt werden kann, was z.B. im Gebiet Unteraffoltern vergessen gegangen ist.

Eine Idee von Pro Bahn Schweiz

Der Plan, ein Tram über die Wehntalerstrasse nach Regensdorf zu bauen, ist 100 Jahre alt und kann im Trammuseum konsultiert werden. Ursprünglich war geplant, die Tramlinie 10, welche heute den Flughafen mit dem Hauptbahnhof verbindet, weiter zum Escher-Wyss-Platz nach Werdhölzli zu verlängern. Die Sektion Zürich hat sich immer dagegen gestellt und vorgeschlagen an Stelle der nun fehlenden Linie 4 vorübergehend einen Shuttle einzusetzen. Als Begründung fügten wir bei, dass einerseits zwei verschiedene Taktfamilien aufeinander stossen und andererseits die Strecke Limmatstrasse–

Hardturmstrasse extrem störungsanfällig sei und die Flughafenverbindung nicht beeinträchtigt werden soll. Die Verantwortlichen haben dies nun endlich eingesehen und setzen die neue Linie 17 ein. Dies haben wir mit grosser Genugtuung zur Kenntnis genommen, auch wenn unsere Idee nun als ihre vermarktet wird. Ein Erfolg mehr für Pro Bahn Schweiz.

Weiterer Ausbau in Planung

Im Jahre 2015 soll die Linie 8 über die Hardbrücke führen. Über die bereits erstellte Rampe wird diese danach beim Escher-Wyss-Platz den Auftrag der Linie 17 übernehmen. Zürich ist noch nicht fertig gebaut und daher sind diverse Ausbauprojekte des Tramnetzes vorgesehen und in Planung.

Noch weiter im Westen von Zürich wird der Bahnhof Zürich-Altstetten mit dem aargauischen Killwangen-Spreitenbach durch eine Strassenbahn verbunden. Die Limmatbahn AG ist gegründet und hat ihre Arbeit aufgenommen. Bis zum Ende dieses Jahres soll ein bewilligungsfähiges Vorprojekt erstellt sein. Auch hier ist die Zürcher Sektion mit den Verantwortlichen im Kontakt.

Fortschritte in der Terra Raetica

Im Dreiländereck Schweiz–Österreich–Italien ist das Reisen mit dem öV leichter geworden.



Umsteigeknoten Nauders Mühle.

Bild:ed

Edith Dutler Dank der engen Kooperation der Partner in der Terra Raetica wurde das Angebot durch die Besteller des Regionalverkehrs in den drei Ländern stark ausgebaut und die Anzahl der grenzüberschreitenden Reisenden hat dadurch markant zugenommen.

Der öffentliche Verkehr in der Terra Raetica vernetzt immer besser die Orte im Dreiländer-

eck Schweiz–Österreich–Italien, befruchtet den sanften Tourismus, und ermöglicht attraktive sowie umweltschonende Reisen und Rundfahrten. Aber alle Angebotskonzepte kommen nur dann zum Tragen, wenn diese auch einfach gefunden werden. Und hier muss der SBB und ihren Partnern ein grosses Lob ausgesprochen werden. Auf der neuen Website www.sbb.ch findet man diese problemlos und vollständig:

- Alle Zwischenstationen zwischen Meran und Bozen
- Bahnverbindung von Trenord von Brescia–Iseo–Edolo
- Neue Busverbindung Edolo–Apricapass–Tirano
- Buslinie Scuol–Martina–Nauders Mühle
- Buslinie Nauders–Landeck
- Buslinie Nauders Mühle–Reschenpass–Mals

Auch das Beschaffen von Fahrkarten für das Südtirol ist heute kein Problem mehr: In der neuen Verkaufsstelle im schön umgebauten Güterschuppen am Bahnhof Mals, welche von Ostern bis am 1. November täglich geöffnet ist (im Winter an Vormittagen von Montag bis Samstag), können alle Fahrkarten des Südtiroler Tarifverbundes, Tageskarten für die Vinschgerbahn, die beliebte Mobilcard Südtirol für drei oder sieben Tage und die Museomobil Card mit Museumseintritten erworben werden, siehe www.mobilcard.info.

Die neue bike mobilcard ist bei der gegenüberliegenden Fahrradvermietstelle in Mals erhältlich, wie auch bei den anderen Vermietstellen, siehe www.suedtirol-rad.com.

Die Terra Raetica wartet nur darauf, von Ihnen entdeckt zu werden!

Gelungene Projekte starten mit einer Offerte von Ferrum

Wir lösen Ihre Probleme rund um die Waschtechnik und stehen Ihnen von Anfang an mit Rat und Tat zur Seite. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme.

Gerne unterbreiten wir Ihnen ein interessantes Angebot.

Waschen und Pflegen mit Ferrum: eine rundum saubere Sache.

Ferrum AG
Bahnstrasse 18
CH-5102 Rapperswil
Tel. ++41 62 889 12 22
Fax ++41 62 889 12 38
www.ferrum-waschtechnik.ch



ferrum
WASCHTECHNIK

Die Schweiz als Pionierin in doppelter Hinsicht

Unter der Leitung des Bundesamtes für Kultur wurde weltweit erstmals für ein ganzes Land ein umfassendes Inventar zu Seilbahnen erstellt.



Cardada-Seilbahn oberhalb von Locarno: Seit dem Jahr 2000 in neuem Design in Betrieb.

Bild: Cardada Impianti Turistici

Pd Die Schweiz ist das Seilbahnland par excellence. Die grossen Leistungen des Ingenieurwesens, der Baukunst sowie das unternehmerische Engagement und das Streben nach Innovation konkretisieren sich im Seilbahnbau auf faszinierende Weise. Mehr noch: Die Schweiz hatte oft eine Pionierrolle im Seilbahnbau inne: Die erste touristische Seilbahn der Welt, die Standseilbahn Giessbach zum gleichnamigen Hotel am Brienersee, wurde 1879 eröffnet. Oder eine der ersten Luftseilbahnen für den Personentransport überhaupt, die ebenfalls in der Schweiz realisiert wurde: der sogenannte Wetterhornaufzug in Grindelwald von 1908. Weitere Beispiele sind der erste Bügelskilift der Welt in Davos, eröffnet 1934 und die weltweit erste kuppelbare Sesselbahn in Flims von 1945.

Nun übt die Schweiz auch bei der Inventarisierung der Seilbahnen eine Pionierrolle aus.

Eine echte Fundgrube!

Gerhard Lob. Wer sich im Internet auf das neue Seilbahninventar begibt, wird nicht enttäuscht. Denn es handelt sich nicht einfach um eine Datenbank, sondern im Prinzip um ein elektronisches Buch, das nicht nur technische Fakten auflistet, sondern mit vielen interessanten Begleittexten auch in die Geschichte und Bedeutung der Seilbahnen einführt. Mit anderen Worten: Das Seilbahninventar ist eine echte Fundgrube. Und dank einer reichhaltigen Fotodokumentation wird auch dem Auge etwas geboten. Es handelt sich um eine vorbildliche Umsetzung einer löblichen Initiative!

Unter www.seilbahninventar.ch ist die Datenbank seit Juli im Internet verfügbar. Umfangreiche Materialien zu jeder Bahn sowie Hintergrundtexte zur Entwicklung und zum Bestand der Seilbahnen in der Schweiz können konsultiert werden. Die Datenbank erlaubt, sich über zahlreiche Such- und Filterfunktionen gezielt zu informieren. Jede Bahn ist reich bebildert, namentlich stehen auch Detailaufnahmen technischer Teilsysteme zur Verfügung. Die Angaben von detaillierten technischen Daten und zur Entwicklung der Bahn vervollständigen die ausführliche Darstellung.

Wichtige Zeitzeugen

Das vom Bundesamt für Kultur erstellte Inventar der Schweizer Seilbahnen kategorisiert erstmals für ein ganzes Land den Seilbahnbestand nach technikgeschichtlichen, kultur- und wirtschaftshistorischen Kriterien und bezeichnet die Anlagen von nationaler und regionaler Bedeutung sowie besondere jüngere Bahnen. Denn für die Schweizer Tourismus- und Technikgeschichte sind die herausragenden Neuerungen und Weiterentwicklungen in der Seilbahntechnik, die bis heute anhalten, von fundamentaler Bedeutung und müssen im Zusammenhang mit historisch bedeutenden Bahnen bei baulichen Eingriffen und den gesetzlichen Bewilligungs- und Konzessionsverfahren berücksichtigt werden.

Sorgfältiger Umgang

Das Inventar soll Bund und Kantonen, allen involvierten Behörden und Organisationen, dem Tourismus, interessierten Privaten und vor allem auch den Betreibern der Bahnen als Grundlage dienen und zu einem sorgfältigen Umgang mit den historischen Seilbahnen der Schweiz beitragen.

Erstellt wurde die Bestandsaufnahme unter der Leitung des Bundesamtes für Kultur gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr, dem Verband Seilbahnen Schweiz SBS, dem Interkantonalen Konkordat für Seilbahnen und Skilifte IKSS, der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege EKD sowie der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK.

Die gedruckte Broschüre zum Inventar gibt es gratis beim Bundesamt für Kultur unter: denkmalpflege@bak.admin.ch; Tel. 031 322 86 25

Grosse Versprechungen

Dank der Weltausstellung in Mailand 2015 soll der Bahnverkehr zwischen Italien und der Schweiz – insbesondere dem Tessin – verbessert werden.

Gerhard Lob Bekanntlich steht es um die Bahnverbindungen zwischen der Schweiz und Italien nicht zum Besten. Auch nach Auflösung der „Cisalpino AG“ hat sich zumindest auf der Gotthard-Strecke (Zürich–Luzern–Mailand) die Situation nicht verbessert. Denn hier verkehren immer noch die alten Pannenneigezüge „Cisalpino“ der ersten Generation (ETR 470). Der Brand eines solchen, den italienischen Staatsbahnen gehörenden Zuges bei Ambri am 17. Mai 2011 hat einmal mehr den bedauerlichen Zustand dieses Rollmaterials vor Augen geführt.

Der Schrecken wird allerdings noch eine Weile andauern. Die SBB wollen ihre vier ETR 470 zumindest erst im Dezember 2014 ausser Betrieb nehmen. Es stünde kein alternatives Rollmaterial zur Verfügung, teilten die SBB mit. Damit diese Züge bis 2014 brauchbar bleiben, investieren die

SBB sogar weitere 12 Millionen Franken. „Die über 17-jährige Leidensgeschichte soll also weitergehen“, kritisierte Pro-Bahn-Schweiz-Präsident Kurt Schreiber den SBB-Entscheid.

Wenig erbaulich ist auch der Entscheid der italienischen Staatsbahnen, ab Dezember 2011 ihre sieben ETR-610-Züge (zweite Cisalpino-Generation), die auf der Linie Mailand-Genf/Basel verkehren, nur noch im nationalen Verkehr einsetzen. Man darf auf den Ersatz im internationalen Verkehr gespannt sein. „Diese Züge fahren doch immer leer“, verteidigte FS-Bahnchef Mauro Moretti gegenüber dem InfoForum seinen Entscheid zu den ETR 610. Immerhin anerkennen beide Seiten, dass ein gewisser Handlungsbedarf gegeben ist, die Zugverbindungen zwischen der Schweiz und Italien zu verbessern. SBB-Chef Andreas Meyer verbrachte im August einen Tag im Tessin mit seinem italienischen Kol-

legen Mauro Moretti, um die Probleme zu erörtern. In Ergänzung des Helikopter-Flugs über der Neat-Linie hätte eine gemeinsame Fahrt in einem ETR 470 bei diesem Anlass sicherlich nicht geschadet. Positiv ist aber zweifellos, dass mit dem „Accordo dei Castelli“ bei dieser Gelegenheit ein Vertrag abgeschlossen werden konnte, der insbesondere im öffentlichen Nahverkehr zwischen dem Tessin und der Lombardei spürbare Verbesserungen bringen soll. Vertreter der SBB, der italienischen Staatsbahnen (FS), des Kantons Tessin, der Region Lombardei und zweier regionaler Bahnunternehmen unterzeichneten die entsprechende Vereinbarung.

Schnell geht es allerdings nicht. Die Verbesserungen sollen erst mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 kommen. Weitere Schritte sind in Verbindung mit der Eröffnung der Weltausstellung 2015 in Mailand vorgesehen.

staunen – erleben – geniessen

Ausflugstipp: **STI-Linie 21** Thun–Beatenbucht–Interlaken

> jederzeit niederhornzeit

Vielseitig zu jeder Jahreszeit ist ein Niederhorn-Ausflug. Ob zum Sonnenbaden auf der Terrasse des renovierten Berghauses, Spazieren, Wandern, Gleitschirmfliegen, Trottinettfahren oder Orientierungsläufen in den wärmeren Jahreszeiten. Winterwandern, Boarden, Skifahren, Schlitteln, Sternenschlitteln oder einfach dem grauen Alltag zu entfliehen im Winter: Es ist immer «Niederhornzeit».

Information:

Tel. 033 841 08 41, niederhorn.ch



TGV-Anschluss für den Jura muss warten

Die Sektion Espace-Mittelland setzt sich für die Reaktivierung der Zuglinie Delle-Belfort ein.

Aldo Hänni Die Rede ist vom relativ kurzen Stück ab Delle bis zum neuen TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard. In den vergangenen Jahren wurden viele Reden gehalten, wie man diese Linie auf das nötige Niveau bringen könnte, um den Anschluss an die neu gebaute TGV-Linie Rhin-Rhône für die Region westlich von Bern sicherzustellen. Der Verein Interligne Biel/Bienne-Belfort hat sich zum Ziel gesetzt, diese Linie wieder fahrbar zu machen.

Am 18. Juni fand die neunte Generalversammlung statt. Pro BEM ist Gründungs-Mitglied dieses Vereins, wie auch viele Gemeinden entlang der Linie. Der Anlass wird abwechselungsweise in der Schweiz im Kanton Jura und in der benachbarten französischen Region Franche-Comté durchgeführt. In den beiden letzten Jahren konnten wir jeweils im Anschluss an die GV die Grossbaustelle des TGV und des neuen Bahnhofs TGV-Belfort-Montbéliard bei Meroux-Mo-

val besuchen und uns über die verschiedenen Baufortschritte informieren lassen.

Bei der Anreise, mal unüblicherweise mit dem Auto, konnten wir (Herbert Donzé und Aldo Hänni) uns den immer noch desolaten Zustand der Linie vergegenwärtigen. Es wurden bis jetzt keine Sanierungsarbeiten ausgeführt. Am Anlass selbst verkündete einer der leitenden TGV-Bauingenieure nach jahrelangem Warten endlich mal harte Fakten zur Reaktivierung. Es müssen insgesamt 24 Strassenübergänge saniert werden, davon etliche geschlossen und fünf durch niveaufreie Übergänge ersetzt werden. Dazu werden alle Bahnhöfe total saniert und mit richtigen Perronkanten, Auto- und Veloabstellplätzen ausgestattet. Im Weiteren wissen wir jetzt, dass die Haltestelle des Zubringerzuges, quer über dem TGV-Bahnhof, ein zweites Geleise auf einer zusätzlichen Brücke, einen direkten Liftzugang auf den Mittelperron

sowie einen Gehweg zum Haupteingang des Bahnhofs erhält.

Die TGV-Linie wird ab kommendem Dezember in Betrieb gehen. Das heisst, bis 2015 muss man mit einem Halbstunden-Takt der Buslinie Delle-Belfort vorlieb nehmen. Der französische Staat und die SNCF waren nicht gewillt, unsere stillgelegte Strecke von Anfang an in ihre Betrachtungen einzuschliessen, wie das nun nebenan beim neuen Bahnhof TGV-Besançon Franche-Comté mit der Anbindung zum alten Bahnhof Besançon-Viotte auf einer auch stillgelegten Strecke erfolgt ist.

Für weitere Informationen:
www.lgvrhinrhone.com und
www.interlignetgv.com

Pro Bahn Schweiz mit neuen Statuten

KS An der letzten Delegiertenversammlung sind die neuen Statuten von Pro Bahn Schweiz verabschiedet worden. Sie berücksichtigen die Änderungen, welche mit der Reorganisation unseres Vereins vorgenommen worden sind, insbesondere die Einführung der Präsidentenkonferenz, welche die bisherige Planungskonferenz ersetzt. Neu sind auch die Ressortleiterinnen oder -leiter Mitglied des Zentralvorstandes.

In der Zwischenzeit sind die Statuten auf französisch und italienisch übersetzt worden und auch dem Handelsregisteramt in Zürich eingereicht worden. Damit ist Pro Bahn Schweiz nach all den Änderungen auch administrativ wieder à jour. Ebenfalls ist das neue Organigramm des Zentralvorstandes im Internet abrufbar.

Wer sich darüber im Detail informieren will, kann dies gerne tun, entweder elektronisch in allen drei Sprachen (d/f/i) auf der Homepage von Pro Bahn Schweiz (http://www.pro-bahn.ch/content/Geschaeftsleitung/Statuten_PBCH.pdf) oder aber auch in Papierform – einfach beim Sekretariat bestellen. Sekretariat Pro Bahn Schweiz, Postfach 50, 3323 Bärswil.



Apropos Wahlen 2011

KS Die nationalen Wahlen 2011 werfen ihre Schatten voraus und bereits sind erste Anfragen für Wahlunterstützung durch Pro Bahn eingetroffen. Der Zentralvorstand hat diese Frage an der Sitzung vom 30. Juni kurz vorbesprochen und zwischenzeitlich auf dem Korrespondenzweg beschlossen, dass Pro Bahn Schweiz als Organisation keine Wahlempfehlungen abgibt, weil unser Verein politisch neutral ist. Ebenso wenig ist vorgesehen, dass im InfoForum irgendwelche Wahlempfehlungen für irgendwelche Kandidatinnen oder Kandidaten abgegeben werden. Ebenfalls stellen wir die Mitgliederlisten von Pro Bahn Schweiz für irgendwelche Werbebrieft nicht zur Verfügung. Das Gleiche gilt auch für unsere Website.

Es bleibt Kandidatinnen und Kandidaten vorbehalten, auf eine Funktion innerhalb von Pro Bahn oder die Mitgliedschaft hinzuweisen. Dank diesem Vorgehen bleibt Pro Bahn Schweiz als Organisation in diesen Fragen neutral.

Am 23. Oktober wird gewählt:
PBS erlässt keine Wahlempfehlung.
Bild: SBB

La sezione Ticino con una nuova presidentessa

Venerdì 20 maggio 2011 l'Associazione ticinese utenti trasporto pubblico (ASTUTI) ha tenuto la sua assemblea ordinaria a Lugano. Il verbale.

Giovanni Ruggia Elena Bacchetta è eletta per acclamazione quale nuova presidente e accetta la carica. Sarà affiancata in comitato da Melitta Jalkanen, Roger Hasler, Francesco Mismirigo, Giovanni Ruggia e Mattias Schmidt. Roger Hasler è confermato delegato presso Pro Bahn Svizzera

Attività 2010/2011

- segnalazioni degli utenti alla TPL attraverso Mattias Schmidt
- diversi interventi del presidente alla radio, televisione e sui giornali sui soliti disagi degli ETR 470, ultimo e più preoccupante il principio d'incendio di qualche giorno fa in Leventina
- prese di posizione pubbliche sui prospettati aumenti delle tariffe dei trasporti pubblici
- partecipazione a "Millevoci", Radio Rete 1, del presidente con un esponente del TCS sulle proposte del Consiglio Federale per il finanziamento dei trasporti, con interventi al telefono del portavoce FFS, dell' ASTAG e dell' ATA.

Attività 2011/2012

- Organizzazione di un incontro con AutoPostale sull' organizzazione del trasporto su gomma, in particolare il nodo di interscambio di Lamone, come presentato da Francesco Mismirigo sul giornale di Pro Bahn

- si decide ufficialmente di partecipare all' Osservatorio della mobilità di Lugano (nostro portavoce Mattias Schmidt)
- organizzazione di un incontro con il nuovo municipale responsabile dei trasporti a Lugano, Angelo Jelmini, per presentare la nostra associazione e esporre le nostre visioni del trasporto pubblico urbano
- sulla progettata linea ferroviaria Castione - Mesolcina - Chiavenna si attende lo studio di fattibilità del Canton Grigioni prima di pronunciarsi.

Eventuali

si discute a ruota libera sul futuro del trasporto ferroviario in Ticino dopo l' apertura di Alptransit:

- orari
- composizioni passeggeri (carrozze a due piani)
- trasporto merci (profilo tunnel per i 4 m)
- futuro della linea di montagna: ci si pronuncia decisamente per il suo mantenimento e per la reintroduzione dei treni regionali in leventina (i bus sostitutivi non sono efficaci).

Prepararsi al dopo Alptransit e trasferire le merci sulla ferrovia deve essere la priorità per la politica dei trasporti ticinesi non il raddoppio del tunnel autostradale del Gottardo.

Tessiner Sektion mit neuer Präsidentin

Die Sektion Tessin von Pro Bahn Schweiz (ASTUTI) hat am 20. Mai 2011 in Lugano ihre Jahresversammlung abgehalten. Dabei wurde Elena Bacchetta aus Morbio Inferiore zur neuen Präsidentin gewählt. Der Jahresbericht 2010/2011 hat die Vielfalt der Aktivitäten eindrücklich aufgezeigt, insbesondere war ASTUTI in der Debatte über den öffentlichen Verkehr präsent, genauso wie in der Frage rund um den Einsatz der problematischen ETR 470 im Italienverkehr. Im Jahr 2011/2012 wird es ein Treffen mit PostAuto

geben, wobei Fragen um den Knotenpunkt in Lamone im Vordergrund stehen. In Hinblick auf das Projekt eines neuen Eisenbahntunnels Castione-Misox-Chiavenna wird auf die Machbarkeitsstudie aus dem Kanton Graubünden gewartet. Im Forderungskatalog der ASTUTI steht die Weiterführung der Bergstrecke am Gotthard nach Inbetriebnahme des neuen Gotthard-Basistunnels sowie die Wiedereinführung des regionalen Bahnverkehrs in der Leventina (der Busverkehr ist ineffizient).

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



ONFLOW

Gemeinden

BL: Läufelfingen

TG: Frauenfeld

ZH: Dietikon, Dietlikon,

Dübendorf, Elgg, Rafz,

Richterwil, Schlieren,

Schwerzenbach, Thalwil,

Uetikon, Wädenswil

Besichtigung des Rangierbahnhofs Limmattal (RBL)

Andreas Keller 19 Teilnehmer trafen sich am 13. Mai 2011 um 17.30 Uhr zur Besichtigung des Rangierbahnhofs Limmattal (RBL). Dort wurden wir durch den Teamleiter Jerome Hunziker empfangen.

Mit einem zwanzigminütigen Videofilm wurden wir in die Geheimnisse des RBL eingeführt. Gespannt und interessiert wurde der Film angeschaut. Nach Beendigung des Filmes wurden bereits die ersten Fragen gestellt. Diese wurden durch Herrn Hunziker sehr professionell beantwortet. Nach der ersten Fragerunde wurde es so richtig spannend. Man spürte, wie es knisterte. Es ging los zur Führung.

Die Betriebszentrale besuchten wir zuerst. Interessant, was dort abgeht. Imposant auch der Blick über die ganze riesige Anlage. Fragen über Fragen wurden gestellt, und alle wurden verständlich beantwortet. Bevor wir nach draussen gingen, durften wir noch den Schichtwechsel erleben. Trotz eines strengen Arbeitstages wurden auch von diesen Leuten unsere Fragen sehr kompetent beantwortet. Ein super eingespieltes Team, das sich durch nichts aus der Ruhe bringen lässt.

Nach der Einsatzzentrale ging's nach draussen an den Abstossberg. Wir hatten das Glück, dass gerade Güterzüge angekommen waren, die wieder neu zusammengestellt wurden. Nach einer ausgedruckten aktuellen Liste werden die Wagen vor dem Schieben über den Berg bereits zur Trennung vorbereitet, kurz vor dem Kulminationspunkt voneinander abgehängt; gleichzeitig werden die Bremsen kontrolliert. Dann rollen die Wagen in eines der rund sechzig Geleise, wo sie automatisch gestoppt oder vor-



Jede Kontrolle ist wichtig.

Bild: J.P. Baebi

wärtsbewegt werden und so die neuen Güterzüge bilden. Die Sicherheit der Arbeiter ist sehr gross geschrieben und wird auch eingehalten.

Nach zweieinhalb Stunden war die Führung leider beendet. Wie viele Leute fahren am RBL vorbei, ohne sich dabei bewusst zu sein, was dort geleistet wird, wie viele Güter dort umgeschlagen werden. Man ist sich überhaupt nicht im Klaren darüber, was es im Hintergrund alles braucht, damit der Betrieb immer so reibungslos funktioniert.

Es kann mit Bestimmtheit gesagt werden, dass diesen Leuten und Ihrer geleisteten Arbeit mit mehr Respekt begegnet werden sollte. Ich spreche ihnen meinen besten Dank aus für die täglich, bei jedem Wetter, geleistete Arbeit.

Danken möchten wir Herrn Hunziker für die tolle Führung und dem Organisator J.P. Baebi für die tolle Idee.

Sektion Ostschweiz sucht neuen Präsidenten

Hans Schärer Der amtierende Sektionspräsident übernahm die Sektionsleitung im Jahr 2002 als Vizepräsident, da der amtierende Gründungspräsident aus beruflichen Gründen zurücktreten musste. Nachdem das Präsidialamt zwei Jahre vakant war, entschloss sich der damalige Vizepräsident Hans Schärer das Amt des Präsidenten zu übernehmen. Nach 12 Amtsjahren ist es nun Zeit für einen Stabwechsel, um das Amt einem Nachfolger zu übergeben.

2014 geht die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich in Betrieb, davon sind auch Linien in unserem Sektionsgebiet tangiert. Auch die S-Bahn St. Gallen wird ab Fahrplanjahr 2014 in Betrieb gehen und die Mehrjahresprogramme der Ostschweizer Kantone sind bekannt. Noch nicht definitiv gesichert ist, wie der ÖV im Kanton Glarus sich weiterentwickeln wird. In der Obermarch wird uns die für den Bahnkunden unbefriedigende Situation mit der Streichung von S2-Haltes im Zusammenhang mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich weiterhin beschäftigen.

Es bestehen aber durchaus noch Vorprojekte und Visionen in der Ostschweiz unter anderem die Stadtbahn Obersee (SG), die S-Bahn FLACH oder die Durchmesserlinie St. Gallen (Appenzellerbahnen), und Graubünden hat eine Vorstudie entwickelt zur besseren Anschliessung des Engadins an die Lombardei.

Für den zukünftigen Sektionspräsidenten stehen neben dem Alltagsgeschäft sicher interessante Herausforderungen bevor. Die Sektion ist gut organisiert und sektionsintern bestehen keine Baustellen. Organisationstalent, Kreativität und Interesse am öffentlichen Verkehr sind für diese ehrenamtliche Tätigkeit unabdingbar.

Fühlen Sie sich angesprochen und sind (noch nicht) Pro Bahn Mitglied, dann melden Sie sich doch bitte beim Sektionspräsidenten Hans Schärer. Die Sektion Ostschweiz freut sich auf Sie.

*Hans Schärer,
Präsident Pro Bahn Sektion Ostschweiz
h.schaerer@graphic-studio.ch*

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

OSTSCHWEIZ

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

ZÜRICH

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

ESPACE MITTELLAND

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

TICINO ASTUTI

Elena Bacchetta, Präsidentin
Via F. Chiesa 30, 6834 Morbio Inferiore
T 076 474 21 79
elena.bacchetta@gmail.com

NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident
Postfach 3834, 4002 Basel
T 061 421 31 80
willi.rehmann@bluewin.ch

ZENTRALSCHWEIZ

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

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen



„Die ETR-470-Neigezüge gehören per sofort aus dem Verkehr gezogen“,

ärgert sich Kurt Schreiber, der als Pro-Bahn-Präsident die Interessen der ÖV-Benutzer vertritt. So ist es in der „Handelszeitung“ vom 29. Juli 2011 zu lesen. Pro Bahn Schweiz ist stets präsent, wenn es um die Anliegen von Kundinnen und Kunden von Bahn, Bus und Tram geht.

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz oder werben Sie Mitglieder für uns. Wer mindestens drei neue Mitglieder wirbt, erhält als Geschenk eine Tageskarte 1. Klasse.

Anmeldung auf www.pro-bahn.ch/content/Mitgliedschaft oder Talon senden an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich.



Pro Bahn interessiert mich. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.

Ich / Wir melden folgende Personen als Mitglied von Pro Bahn an.

Vorname / Name _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

Einzelmitglied, CHF 45.–

Partnermitglied, CHF 25.–

Studenten/Lehrlinge CHF 20.–

Vereine / Verbände, CHF 100.–

Gemeinden, CHF 200.–

Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–

Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.



Lückenlos verbunden. Dank ZVV.

