Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 5 (1992)
Heft: 11

Artikel: Das Tram für den Regionalverkehr
Autor: Romann, Paul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-119693

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Tram für den Regionalverkehr

Die Schweiz ist Weltmeisterin im öffentlichen Verkehr. Das gilt vor allem für die Verbindungen zwischen den grossen Agglomerationen. Als Ergänzung zur Bahn 2000 ist auch für den Regionalverkehr ein Konzept nötig: Statt Züge sollen tramähnliche Kompositionen über Land fahren. Vor allem aber braucht es auch Geld – zum Beispiel 5 Milliarden für ein Paket «Regionalverkehr Schweiz».

Grosse Projekte beherrschen die Eisenbahnpolitik der Schweiz der letzten Jahre: Bahn 2000, Huckepack-Korridor, NEAT, S-Bahn. Dort, wo grosse Verkehrsströme sind, zeichnen sich Lösungen ab. Die Schweiz besteht jedoch nicht nur aus Städten und Zentren, die es zu verbinden gilt (Bahn 2000), nicht nur aus Transitachsen, deren Verkehr auf die Schiene verlagert werden soll (Huckepack-Korridor, NEAT), und nicht nur aus Agglomerationen mit grossen Verkehrsproblemen (S-Bahnen). Im Alpenraum, in den ländlichen Räumen im Mittelland und Jura, in den Randregionen klaffen Lücken. Von den 61 Linien des Regionalverkehrs, welche die SBB in ihrer Linienerfolgsrechnung führen, verlaufen 38 weitgehend und weitere 10 zu einem Teil durch ländliche Räume. Nur 13 der Regionalzugslinien sind den grossen Agglomerationsbereichen von Zürich, Basel, Bern oder Lausanne/Genève zuzuordnen.

Ratlosigkeit

Was den Regionalverkehr ausserhalb dieser vier, für eine S-Bahn oder ein S-Bahn-ähnliches System tauglichen Agglomerationen angeht, herrscht tiefe Ratlosigkeit. Hinter vorgehaltener Hand wird von Abbau geredet. So richtig in die Offensive zu gehen, wagt vorerst aber noch niemand. Noch sind die Politiker stolz auf die weltweit einzigartigen Leistungen des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Die dichte, flächenhafte Erschliessung, aber auch der Stundentakt, der auf den meisten Bahn- und Buslinien angeboten wird, sind einmalig. Aber das System erodiert. Die Mittel, die der Bund allein für den Betrieb der Bahnen jährlich zahlen muss, nähern sich der Schallgrenze von zwei Milliarden Franken. Sparen aber heisst, Leistungen abbauen. Mit allen Konsequenzen für das Verkehrsgeschehen, die Umwelt, die Unfallfolgen, die Benachteiligung der sozial Schwachen ohne verfügbares Auto. Und die Flucht nach vorn? Sie kann nur ein besseres Angebot bei gleichen oder kleineren Kosten bringen. Auf diesem Gebiet sind in der Schweiz durchaus pionierhafte Ansätze auszumachen. Das Konzept der Bahn 2000 ist ein Beispiel dafür, wie verschiedene Anforderungen unter einen Hut gebracht werden können. So hoffnungsvolle Ansätze beim Verkehr über grosse Distanzen auszumachen sind, so hoffnungslos sieht es momentan beim Regionalverkehr aus. Keine Lösungsansätze, nur Frust. Oder fast nur. Schon 1986 machte der VCS in Zusammenarbeit mit den Betroffenen Vorschläge für eine neue Betriebsform für den Dauerbrenner Seetalbahn. Statt eines Hunderte von Millionen Franken teuren Ausbaus zur «richtigen» Eisenbahn – der sich in Wirklichkeit als Ausbauprogramm der parallel verlaufenden Strasse erweist – ein Umstellen auf einen rationellen, tramähnlichen Betrieb ohne teuren Ausbau der Infrastruktur. 1990 doppelte die SP der Schweiz zusammen mit dem Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV) nach und verlangte eine vollständige Neuorientierung beim Regionalverkehr im ländlichen Raum.

Wandelnde Einsicht

Die Chancen solcher Konzepte, auch nur diskutiert zu werden, waren 1986, aber auch 1990 gleich null. Die Verantwortlichen beim Bund und bei den SBB hatten tausend Ausreden. Sie reichten vom simplen «es geht nicht» bis zum Einwand, die SBB sei ein Eisenbahn- und kein Trambetrieb. Das hat sich inzwischen geändert. Gerade weil der Bundesrat vor kurzem bei der Sanierung der Seetalbahn eine langsamere Gangart beschlossen hat, stehen die Chancen besser. Der Druck, etwas unternehmen zu müssen, ist nach wie vor sehr gross.

Zu ersten Anzeichen wandelnder Meinung gehört die Bestellung von fünf Gelenktriebwagen für die SBB-Strecke Genève-La Plaine im Frühling dieses Jahres. Die Triebwagen sind eine Weiterentwicklung des Lausanner Trams «TSOL», das seit 1991 das Zentrum der Stadt mit den Hochschulen und dem Bahnhof Renens verbindet. Es ist ein tramähnliches Leichtfahrzeug, wie es 1986 und 1990 für den Einsatz auf Nebenlinien gefordert wurde. Was die SBB bisher unter ihrer Würde fanden, haben sie nun selber gekauft. Was fehlt, ist ein Konzept, das den Anforderungen eines zeitgerechten, kundenfreundlichen, attraktiven und volkswirtschaftlich tragbaren Betriebs auf Nebenlinien genügt. Ein paar Elemente stehen fest. Der zentrale Punkt ist das Rollmaterial. Im Vordergrund stehen leichte Triebwagen mit einem grossen, durchgehenden Fahrgastraum, mit direktem Kontakt zum Wagenführer. Damit kann die Wagenführerin oder der Wagenführer den Fahrgastraum überblicken und die je länger, je wichtiger werdende Überwachungsfunktion wahrnehmen. Zumindest in den Randstunden, dann, wenn der Fahrplan wegen der wenigen Fahrgäste «entspannt» ist, wäre es denkbar, dass der Wagenführer auch Auskünfte erteilt, allenfalls sogar einzelne Billette verkauft. Zusammen mit bestimmten technischen Randbedingungen (glatte Aussenhaut ohne Trittbretter etc.) wären damit die Voraussetzungen für einen rationellen, kondukteurlosen Betrieb gegeben.

Dank grossen Beschleunigungs- und Bremsvermögen wäre es mög-

BILD: DIEDIER VARRIN

Nebeneinander, miteinander: Tram und Bahn (TSOL) im Bahnhof Lausane

lich, die Fahrzeiten zu verkürzen, vorab aber – was entscheidender ist – bei etwa gleicher Fahrzeit wie heute zusätzliche Haltestellen zu bedienen. Damit lassen sich Dörfer oder neu entstandene Wohnquartiere erschliessen, die zwar an der Bahnlinie liegen, aber heute über keine Haltestelle verfügen. Ein einzelner Doppeltriebwagen bietet je nach Anordnung zwischen 60 und 80 Sitzplätze an. Der Einbau von Gepäckabteilen und – beim Einsatz auf längeren Strecken – eines WCs ist möglich. In Spitzenzeiten vermag eine Komposition, die aus vier 30 Meter langen Einheiten besteht, zwischen 240 und 320 sitzende Reisende zu befördern. Hinzu kommt eine ähnlich hohe Zahl von Stehplätzen für Reisen über kurze Distanzen. Ein weiterer Aspekt ist die technische Ausgestaltung der Strecke. Für einen rationellen Betrieb kommt nur eine durchgehend automatisierte, das heisst von einem zentralen Punkt aus gesteuerte Strecke in Frage. Dies bedingt zwar grosse Investitionen, vereinfacht und verbilligt aber den Betrieb, denn bahntechnisch geschultes Personal auf den einzelnen Bahnhöfen ist nicht mehr nötig. Neue Formen von Dienstleistungen (Billettverkauf, Annahme von Handgepäck) werden möglich, zum Beispiel das Modell des «Bahnhofhalters», der neben anderen Geschäften auch den Bahnkundendienst übernimmt. Das sind einige wenige Punkte, die ein Konzept für einen neuen, rationellen Regionalverkehr im ländlichen Raum enthalten muss. Andere Fragen, wie die radikale Vereinfachung der Bahnanlagen, gilt es ebenfalls zu beantworten. Neue Konzepte für den regionalen Güterverkehr oder die Bedienung von Gleisanschlüssen der Industrie sind zu finden.

Ein Streitpunkt ist die Umstellung von Bahnlinien auf Busbetrieb. Die Beispiele solcher Umstellungen zeigen, dass damit wesentlich weniger Geld eingespart werden kann, als behauptet wird. Trotzdem: Keine Bahnlinie ist tabu. Wo die Bahn an den Dörfern vorbeifährt, kann sie ihre Erschliessungsaufgabe nicht wahrnehmen. In solchen Fällen dient ein Bus mit guter Linienführung der Bevölkerung mehr. Wir werden uns daran gewöhnen müssen, dass ein Bus sinnvoller sein kann als die Bahn.

Probelauf

Der Bahnbetrieb ist eine komplexe Sache. Die Umstellung von einigen hundert Kilometern Nebenbahnen auf ein neues Konzept kostet Geld und Zeit. Neben Bahn 2000, dem Huckepack-Korridor und der NEAT ist ein weiteres Paket in Milliardenhöhe notwendig. Um Erfahrungen zu sammeln, wäre es zweckmässig, möglichst bald eine Versuchsstrecke umzurüsten. Dazu geeignet ist die seit Jahren immer wieder Schlagzeilen machende Seetalbahn.

PAUL ROMANN