Bus auf Verlangen : ÖV-Liniensterben

Autor(en): **Westermann, Reto**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **17 (2004)**

Heft 6-7

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-122387

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bus auf Verlangen

Text: Reto Westermann
Illustration: Anna Luchs

Lücken im Netz des öffentlichen Verkehrs sind in der Schweiz bis anhin selten. Nicht bedient werden vor allem rein touristische Destinationen. Der Finanzmangel bei Bund und Kantonen könnte auch zu einem Liniensterben in anderen Gebieten führen.

: Weit verstreut stehen die Häuser der Gemeinde Schelten im Berner Jura. Wer einen der fünfzig Einwohner besuchen will und kein Auto besitzt, muss gut zu Fuss sein oder Autostopp machen. Eine Busverbindung fehlt und die wird es auch künftig nicht geben. Die Abgeltungsverordnung des Bundesamtes für Verkehr regelt klar, wohin ein Bus fahren muss und wohin nicht: Für Siedlungen unter hundert Einwohnern, so die Verordnung, ist der Bund nicht verpflichtet, das Defizit einer Linie mitzudecken. Schaut man sich die Zahlen des Bundesamtes für Statistik an, wären neben Schelten theoretisch 121 weitere Gemeinden von der Verordnung betroffen. Doch die Realität sieht – im Moment noch – besser aus.

Seit 1996 hat das Angebot des öffentlichen Verkehrs zugelegt. Damals hatte der Bund die Bestellung der Leistungen an die Kantone abgegeben. «Die Schweiz steht im europäischen Vergleich gut da», sagt Hannes Müller, Verkehrsplaner aus Zürich. Grosse Stilllegungswellen, wie man sie in den Achtzigerjahren in Frankreich oder Deutschland beobachten konnte, sind bisher ausgeblieben. Und selbst die Zahl der von Bahn auf Bus umgestellten Strecken ist klein (Tabelle Seite 42). Doch die Lücken im Netz könnten in den nächsten Jahren zunehmen: Die Randgebiete entvölkern sich

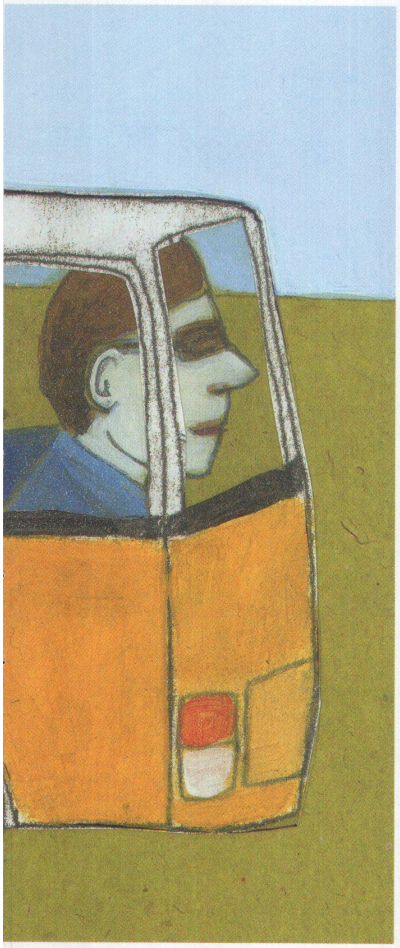
und die Kassen vieler dünn besiedelter Kantone sind leer. Schon heute liegen fast alle Siedlungen mit weniger als hundert Einwohnern in finanzschwächeren Kantonen. Und in Bundesbern stehen die Signale für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auf Orange: «Wenn das Steuersparpaket durchkommt, wird es für den öffentlichen Verkehr heikel», sagt Peter Vollmer, SP-Nationalrat und Direktor des Verbandes Öffentlicher Verkehr.

Kampf um jede Linie

Dem Sparzwang zum Trotz versuchen die Verantwortlichen an der Front alles, um das Angebot zu erhalten. Zum Beispiel im Bündnerland, wo schon die geografischen Voraussetzungen ungleich lange Spiesse mit Flachlandkantonen schaffen: Graubünden besteht aus 150 Tälern, die Hälfte der Bevölkerung lebt oberhalb von 1000 Metern und 31 von 208 Gemeinden haben weniger als 100 Einwohner. Aber nur eine – Portein am Heinzenberg – ist nicht per Bus oder Bahn erreichbar. Möglich macht diese Dichte das kantonale ÖV-Gesetz. Dort liegt die Finanzierungsgrenze bei 60 Einwohnern. Auch bei noch kleineren Gemeinden gibt Werner Glünkin, Leiter der kantonalen Fachstelle für öffentlichen Verkehr, nicht auf: «Wir versuchen alles zu bündeln, um irgendwie einen Bus fahren lassen zu können.» Einzelne Fahrten lassen sich bezahlen, wenn sich Schüler, Milchkannen, Postsäcke und Lebensmittel ein Fahrzeug teilen. Rund 160 Millionen Franken steckt der Kanton im laufenden Jahr in den öffentlichen Verkehr, 142 Millionen davon bezahlt der Bund. Ob das breite Angebot erhalten werden kann, ist ungewiss. «Wir laufen bereits auf den Felgen», sagt Glünkin. Die Kantonskasse ist leer und der Bund hat die Beteiligung gekürzt. Zu schaffen macht Graubünden auch, dass nur gerade 19 Kilometer des Schienennetzes von den SBB betrieben werden, wo der Bund die komplette Infrastruktur bezahlt. Für den Erhalt des 420 Kilometer langen Schmalspurnetzes hingegen muss der Kanton jährlich gut 10 Millionen aus dem ÖV-Topf selbst finanzieren. Mit der für 2001 versprochenen zweiten Bahnreform hätte der Bund diese Kosten übernehmen sollen. Doch die Reform dürfte nicht vor 2006 greifen. Bis es soweit ist, wird Glünkin sparen müssen, auch wenn ihm das schwer fällt: «Wenn wir Buslinien streichen, ist das für die betroffenen Gemeinden der Anfang vom Ende. Dann haben wir keine Chancen, dort Familien anzusiedeln.»

Kanton Bern gibt Gegensteuer

Schlecht standen die Zeichen bis vor kurzem auch im Kanton Bern: Eine Budgetkürzung für den ÖV von 3,6 Millionen Franken stand zur Diskussion. Das hätte zu Angebotskürzungen geführt. Proteste der betroffenen Bevölkerung und Angebotsverbesserungen im Rahmen der Bahn 2000 liessen das Parlament umdenken. Für 2005 und 2006 wurden 7 Millionen mehr für den ÖV als bis anhin bereitgestellt. Doch auch der Kanton Bern setzt dem öffentlichen Verkehr Grenzen: Sackt die Eigenfinanzierung unter 20 Prozent, wird über eine Einstellung nachgedacht. Aber nicht bevor Alternativen geprüft wurden. Der Kanton hat verschiedene Modelle ausprobiert: Rufbusse, Sammeltaxis, Fahrten auf Voranmeldung oder das Mitnahmesystem ‹Car-Los› (unten: ‹Alternativmodelle›). Jürg von Känel, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, bleibt realistisch: «Die Alternativen sind nicht immer günstiger.» Bei Huttwil wurde der →



Alternativmodelle

Der Bedarfsbus:
--› Wer zum Beispiel mit dem Postauto von Stansstad nach Kehrsiten oder im Winter auf den Urner Boden will, muss vor der Reise zum Telefon greifen. Um unrentable Fahrten zu vermeiden, verlangen die Transportunternehmen heute auf Linien mit stark schwankender Nachfrage eine Voranmeldung. Das Postauto fährt dann zwar nach Fahrplan, aber nur auf telefonische Vorbestellung und auf dem gewünschten Streckenabschnitt.

Der Rufbus:
--› Unter dem Namen ‹Publicar› bietet das Postauto einen Rufbusbetrieb mit Kleinbussen an. Andere Anbieter haben nachgezogen. Unterwegs ist der ‹Publicar› beispielsweise im Raum Frauenfeld, in der Linthebene oder in der Ajoie. Festgelegt ist nur die tägliche Betriebszeit. Wann genau der Bus fährt und wo, hängt von den Vorbestellungen ab. Die Fahrgäste werden von Tür zu Tür transportiert, müssen dafür aber längere Fahrwege in Kauf nehmen und können sich nicht auf einen fixen Fahrplan verlassen.

Der Bürgerbus:
--› Statt bei einem Betreiber ein Busangebot teuer zu bestellen, organisiert sich die Gemeinde selbst. Sie kauft einen Kleinbus und lässt ihn von Freiwilligen gegen eine kleine Entschädigung fahren. So werden die Kosten gesenkt. Erfunden wurde der Bürgerbus in Holland. Künftig soll er auch im Raum Huttwil verkehren.

Das ‹Car-Los›:
--› Der ausgestreckte Daumen ist dort, wo der öffentliche Verkehr nicht fährt, oft die einzige Alternative für Nicht-Autofahrer. Das ‹Büro für Utopien› aus Burgdorf hat das Autostoppen unter dem Namen ‹Car-Los› weiterentwickelt. Der Pilotbetrieb läuft rund um Burgdorf. Eine Säule am Strassenrand ersetzt den Daumen. An ihr gibt man den Zielort ein und kauft einen Gutschein für zwei Franken. Das Fahrziel wird an der Säule angezeigt. Wer nun mit seinem Auto die passende Strecke fährt, kann die wartende Person mitnehmen und erhält den Gutschein. Zur Sicherheit werden die Autonummer und der Ablauf beim Einsteigen auf Video aufgezeichnet.

→ Rufbus wieder eingestellt. Durch seine enorme Kilometerleistung war er teurer als ein Bus mit fester Linienführung. Trotz allen Bemühungen hat das ÖV-Netz heute trotzdem schon einige unschöne Lücken – nicht dort, wo gewohnt, sondern dort, wo die Freizeit verbracht wird. Wo kein Bus fährt, sind die Parkplätze und Alpsträsschen an den Wanderrouten jeden Sommer mit Autos vollgestellt. Schuld daran ist die Abgeltungsverordnung, die eine Bundesfinanzierung touristischer Linien ausschliesst. «Ein Blödsinn, denn der Freizeitverkehr hat in den letzten Jahren überproportional zugenommen und ist entsprechend stark für Verkehrsprobleme mitverantwortlich», ärgert sich der SP-Nationalrat Peter Vollmer.

Mit dem Alpentälerbus zum Wandern

Ein Lösungsansatz liegt auf dem Tisch: Unter dem Namen ‹Alpentäler-Bus› haben die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, der VCS und der SAC die Initiative ergriffen und bei den zuständigen Bundesämtern im Dezember ein Finanzierungsgesuch für einen Probebetrieb eingereicht. Fliesst das Geld, könnte in diesem Jahr die definitive Planung starten. Davon profitieren würde unter anderem die Strecke Vrin-Puzzatsch im Lugnez oder das Binntal im Oberwallis. Dass touristische Buslinien erfolgreich sein können, zeigt das Beispiel Göscheneralp. Im letzten Sommer wurden mit dem dortigen Bus 12 000 Personen transportiert. Finanziert wird das Angebot von der Gemeinde, dem Kanton und dem lokalen Kraftwerkbetreiber. «Die Göscheneralp zeigt, dass Buslinien für einen sanften Tourismus wichtig sind», sagt Verkehrsplaner Müller. Leider hätten viele Gemeinden immer noch Angst, dass sie die Touristen etwa mit der Erhebung von Parkplatzgebühren vertreiben würden.

So lange kein Umdenken stattfindet und den Kantonen und Gemeinden das Geld fehlt, um touristische Linien zu finanzieren, werden Ausflügler ohne Auto weiterhin benachteiligt werden. Ebenso wie die Menschen, die in Randregionen wohnen, wo der öffentliche Verkehr mangels Geld und zu kleiner Nachfrage künftig eingestellt werden könnte. Für Nationalrat Peter Vollmer ist die Forderung an die Politiker deshalb sonnenklar: «Die Schweiz braucht endlich eine Regionalpolitik, die den Namen auch verdient. Nur so können die Probleme in dünn besiedelten Gebieten ganzheitlich angegangen werden.» •

Stilllegung von Bahnlinien für den Personenverkehr oder Ersatz durch Busbetrieb*

Linie	Kanton	Jahr der Stilllegung
Affoltern Weier – Huttwil	BE	2004 geplant
Bex SBB – Bévieux	VS	2002
Yverdon – Gorgier-St-Aubin	NE	1999
Wohlen – Meisterschwanden	AG	1997
Boncourt – Delle	JU	1996
Sumiswald – Wasen i. E.	BE	1994
Spiez – Interlaken	BE	1994 nur Regionalzüge
Koblenz – Laufenburg	AG	1994
Solothurn – Büren an der Aare	SO	1994
Laupen – Gümmenen	BE	1993
Les Verriers – Pontarlier	NE	1993 nur Regionalzüge
Beinwil – Beromünster	AG/LU	1992
Solothurn – Herzogenbuchsee	SO	1992
St-Gingolph – Evian	GE	1988
Lenzburg – Wildegg	AG	1984
Areuse – Cortaillod	NE	1984
St. Urban – Melchnau	LU/BE	1982
Lausanne Sébeillon – Lausanne Flon	VD	1979
Huttwil – Eriswil	BE	1978
Monthey Ville – Monthey CFF	VS	1976
Biasca – Aquarossa – Comparasco	TI	1973
Altstätten SG – Altstätten Rathaus	SG	1973
Fleurier St-Sulpice	NE/VD	1973
Bellinzona – Castione Arbedo – Mesocco	TI/GR	1972
Sursee – Triengen	LU	1971
Lugano Piazza Independenzia – Dino	TI	1970
Bonfol – Dannemarie	JU	1970
St-Legier – Châtel-St-Denis	VD/FR	1969
Interlaken Ost – Bönigen	BE	1969
Etzwilen – Ramsen – Singen	TG/SH	1969
Hinwil – Bäretswil – Bauma	ZH	1969
Brunnen – Axenstein	SZ	1969
Niederglatt – Otelfingen	ZH	1969
Schwanden – Elm	GL	1969

*während der letzten 25 Jahe ohne Anspruch auf Vollständigkeit!

Quellen: Buch ‹Schienennetz Schweiz›, Schweizer Eisenbahn Revue, BAV. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit

Visionen für Morgen

Rufbusse oder Mitnahmesysteme sind erst Anfänge neuer Lösungen für den öffentlichen Verkehr in dünn besiedelten Gebieten. Für Conrad Wagner, Mobilitätsdesigner aus Stans, eröffnen neue Technologien, wie Handy, GPS oder elektronische Agenden ganz neue Möglichkeiten: «Der einfache Zugang zum öffentlichen und kombinierten Verkehr ist der Schlüssel zum Erfolg», ist Wagner überzeugt. Sobald zu viele Hürden überwunden werden müssen, wird ins Auto gestiegen.

In Wagners Kopf geistern verschiedene Visionen herum: Mit dem Selbstfahr-Postauto etwa könnte der Passagier zum Chauffeur werden und gleich noch weitere Passagiere mitnehmen oder mit dem Lease-Share – der Umkehrung des Car-Sharings – würden Autobesitzer ihr Fahrzeug bei Nicht-Gebrauch anderen zur Verfügung stellen. So würde der Subaru des Bergbauern plötzlich Teil des öffentlichen Verkehrs und der Unterländer Tourist erführe davon über eine kurze Anfrage via Mobiltelefon. «Eigentlich ist die wirkliche Mobilität noch nicht richtig erfunden», bringt es Wagner auf den Punkt.