

Ja zu Bahn 2000 - damit für den öffentlichen Verkehr der Zug nicht abfährt!

---

von Josef Kühne, Nationalrat, Benken/SG, Copräsident des Komitees Bahn 2000

Das Verkehrswesen hat sich in den letzten Jahren grundlegend verändert. Enorme technische Verbesserungen der Autos und ein grosszügiger Ausbau des Strassennetzes haben die Zahl der gefahrenen Personen-Kilometer in unserem Land von 6 Mrd im Jahr 1950 auf heute über 80 Mrd ansteigen lassen. Der Schienenverkehr konnte in dieser Zeit nur wenig zulegen.

Bei genauer Betrachtung erstaunt das nicht. Das schweizerische Schienennetz ist wohl sehr dicht, in seinen Grundzügen ist es auf die Bedürfnisse der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg ausgerichtet. Grundlegende Erneuerungen haben seit vielen Jahren Seltenheitswert. Fleiss und Zuverlässigkeit des Personals haben unseren Bahnen einen guten Ruf geschaffen. Auf die Dauer vermögen sie aber die Nachteile der überholten Infrastruktur nicht mehr auszugleichen. Kapazitätsengpässe sind zudem nicht zu übersehen.

#### Investitionsschub ist (über)fällig.

Mit der Erneuerungskur Bahn und Bus 2000 soll der öffentliche Verkehr in seiner Gesamtheit auf die Bevölkerung wieder mehr Anziehungskraft ausüben können. Moderner Schienenverkehr hat gute Zukunftsaussichten, ausländische Beispiele zeigen das sehr deutlich. Der mit enormen Anstrengungen vorangetriebene Bau eines westeuropäischen Schnellbahnnetzes ist deutliches Zeichen für die zukünftige Rolle der Schiene.

#### Ein Masskonzept für die Schweiz.

Mit den kleineren Distanzen stellen sich die Probleme für die Schweiz etwas anders. Wir brauchen ein flächendeckendes System,

das Zentrum und Randregionen berücksichtigt. Bahnfahren soll rascher, häufiger, direkter möglich sein und für den Kunden angenehmer und attraktiver werden. Einige Neubaustrecken sind leider unwirksam. Nur mit ihnen sind zügige Verbindungen zu Zentren und damit auch gute Anschlüsse für die Randregionen möglich. So reduziert sich mit Bahn 2000 die Reisezeit z.B. von Bühler nach Brig um 42 Min. oder von Teufen nach Conf um 41 Min. Das fällt bei der Wahl des Verkehrsmittels durchaus ins Gewicht. Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist bei Konkurrenzfähigkeit und damit guter Benützung der Bahn am besten gewährleistet. Die 120 Km Neubaustrecken, das sind 2 Prozent, bringen eine starke Aufwertung für das gesamte Schienennetz. Dazu kommt die Ausmerzung von Engpässen und Schwachpunkten an den bestehenden Strecken, was übrigens mehr als die Hälfte der Kosten verursacht.

#### Bedarfe der Bahn zum Schutz der Umwelt

Der Schutz und die Bewahrung unserer Lebensgrundlagen gehören zu den grossen Aufgaben, die wir zu lösen haben. Wir müssen äusserste Anstrengungen unternehmen, um die Umwelt zu entlasten und sie vor weiteren Schäden zu bewahren. Der öffentliche Verkehr ist in der Lage, zu diesem Ziel massgeblich beizutragen. Das System der Bahn, Eisenrad auf Eisenschiene, benötigt wenig Energie, nur 1 Prozent des schweizerischen Energieverbrauches, wenig Land und erzeugt beinahe keine Schadstoffe. Zudem sind sehr wenige Unfälle zu verzeichnen. In moderner Ausführung werden diese Vorzüge noch vermehrt zur Geltung kommen. Dem Bedarf an Land für die Neubaustrecken wird eine vielfache Einsparung beim Landbedarf für Strassen und Parkplätze gegenüberstehen. Trotzdem sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Linienführung land- und landschaftsschonend zu gestalten.

Keine Zeit verlieren

Die Verwirklichung des Konzeptes Bahn und "Privatbahnen" 2000 nimmt mehr als ein Dutzend Jahre in Anspruch. Erst gegen Ende des Modernisierungsprogrammes bringen die Investitionen ihre positive Wirkung voll zur Geltung. Die Autos werden in dieser Zeit weiter an Komfort gewinnen und die Lücken im Nationalstrassennetz schliessen sich. Ohne entscheidende Verbesserungen würde die Schiene hoffnungslos in Rückstand geraten und dadurch die Benützung absinken. Negative Auswirkungen für die Wirtschaftlichkeit liessen sich nicht vermeiden. Das käme den Steuerzahler und die Umwelt teuer zu stehen. Es ist daher höchste Zeit mit einem JA anlässlich der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 grünes Licht für einen zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse, zu geben.

## Frauen freuen sich auf Bahn + Bus 2000

Von Ursula Mauch, Nationalrätin, Oberlunkhofen

Nein, Bahn 2000 ist selbstverständlich nicht einfach ein Frauen-Bahn-Konzept. Ich weiss auch nicht, ob Frauen oder Männer (oder Kinder?) insgesamt mehr Bahn-, Bus- und andere Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren werden. Aber ich stelle fest, dass ich je nach Strecke und Tageszeit auf meinen vielen Reisen eher mehr Männer (Zürich-Bern und retour) oder eher mehr Frauen (im Regionalverkehr) antreffe. Und gerade in die Region bringt ja Bahn + Bus 2000 eine bessere Erschliessung und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel von Haustür zu Haustür, sozusagen. Mag also sein, dass Frauen ganz besonders vom verbesserten Angebot in den Regionen profitieren werden. Aber praktisch ist das natürlich nicht nur für uns Frauen, sondern für uns alle. Bessere Transportketten bringen uns ein viel bequemerer Reisen.

Nebst der Angebotsverbesserung sollen auch die Dienstleistungen vor, während und nach der Reise verbessert werden. Darauf zählen wir Frauen ganz besonders. Es genügt nämlich nicht, dass einfach mehr Züge und andere öffentliche Verkehrsmittel fahren. Die Kundinnen (und auch die Kunden!) wollen so betreut werden, dass sie sich in diesen Verkehrsmitteln wohl fühlen. Und ein weiteres: Der Anteil der Seniorinnen und der Senioren an unserer Bevölkerung ist immer noch im Steigen begriffen. Statistisch werden wir Frauen ein paar Jahre älter als die Männer. Wer Senioren-Reisegruppen beobachtet, stellt denn auch fast immer fest, dass der Anteil an Frauen recht viel grösser ist als derjenige an Männern. Die Seniorinnen werden bequemere Bahnhofanlagen, ein besseres Umsteige-Angebot und ein ganz allgemein verbessertes Dienstleistungsangebot von Bahn + Bus 2000 sehr zu schätzen wissen.

Und nicht zu vergessen: Wenn die attraktiveren Angebote von Bahn + Bus 2000 dazu führen, dass mehr Leute den öffentlichen

Verkehr benützen, so wird das gut sein für unsere Luft. Denn wir wissen es alle: Die übermässige Belastung der Luft mit Schadstoffen in vielen Gegenden unseres Landes (insbesondere in den Agglomerationen) stammt zu einem sehr grossen Teil aus dem motorisierten Verkehr. Zahlreiche Mütter und Väter machen sich sehr berechtigte Sorgen um die Gesundheit ihrer Kinder. Lehrerinnen und Lehrer stellen fest, dass die Schulkinder wesentlich öfter als früher von Atemwegserkrankungen geplagt werden. Aerztinnen und Aerzte bestätigen, dass mit grösster Wahrscheinlichkeit die schlechte Luft Ursache dieser Krankheit ist. Dieser Luft können die wenigsten entfliehen. Umsomehr muss darum gekämpft werden, dass Mobilität umweltverträglicher gestaltet wird - mit Bahn + Bus 2000. Uns Frauen ist dies ein sehr wichtiges Anliegen. Wir sind froh um das Konzept Bahn + Bus 2000.

SBB planen neue Bahnwagen-Generation: Reisekomfort im Jahre 2000

#### Bald Essen am Sitzplatz?

pd. Bereits zu Beginn des nächsten Jahrzehnts soll er Wirklichkeit sein, der neue Reisezugwagen der SBB: sicher, ruhig, bequem, klimatisiert - eine Art "sanft rollende Wohnstube" mit allen erdenklichen Annehmlichkeiten des heutigen Lebens. "Die Bevölkerung ist Komfortfragen gegenüber sensibler geworden; diese Einsicht gilt es für den Bahnverkehr von morgen zu würdigen", sagt der zuständige Marketing-Verantwortliche von der SBB-Generaldirektion.

Auf dem hohen Standard des heutigen, grün-crèmemfarbigen Einheitswagen IV (EW IV) aufbauend, soll eine Folgegeneration für den Intercity-Verkehr 2000 in Sachen Komfort abermals weitere Pluspunkte aufweisen. Dabei gehören Ideen-Skizzen wie Video-Projektionen, Musikprogramme über Kopfhörer, Verpflegung am Platz, verstellbare Polstersitze und Veloabteile in der heutigen Projektierungsphase absolut nicht mehr ins Reich der Utopie: "Um am Markt bestehen zu können - Stichwort Verkehrserhaltung - müssen wir unbedingt eine grössere Vielfalt an Reiseumöglichkeiten anbieten können", erklärt SBB -Sektionschef Hans-Peter Heiz, der sich auf der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen mit dem Reisezugwagen der nahen Zukunft beschäftigt. Zusammen mit einer Reihe weiterer Spezialisten lanciert die Arbeitsgruppe unter anderem Kundenbefragungen, studiert ausländische Bahnmodelle, wertet Anregungen aus Publikumskreisen aus. Auf die Bedürfnisse unseres kleinräumigen Landes zugeschnitten, dürfte die nächste Eisenbahnwagen-Generation komfortmässig aus einem Mittelding zwischen deutschem ICE-Muster (ICE = Intercity Experimental, der deutsche Hochgeschwindigkeitszug der 90er Jahre) und einem Super-Reisebus modernster Ausstattungsart bestehen; versehen unter anderem mit der dannzumaliger Selbstverständlichkeit des "Bord-Telefons" für das Publikum, mit geschlossenem Toiletten-System und

und individuellen Klimazellen, mit Zugs-Restaurants nach modernsten Erkenntnissen des Garkochens (Combi-Steamer, Re-gethermic, Mikrowellen) und optimierter Fahrgast-Information. Von Seiten der SBB-Unternehmensleitung setzt man alles daran, das Bahnfahren der Zukunft wieder zu einem erfreulichen Erlebnis zu machen. Wenn Hans-Peter Heiz auch nicht daran glaubt, dass es politisch verantwortbar wäre, bewährte Komfort-Züge "schlüsselfertig" zu importieren, schliesst er doch die Möglichkeit des "Einkaufens" gewisser gefragter Inneneinrichtungselemente aus dem Ausland nicht aus.

Für den täglichen Reisezugverkehr können die SBB heute mit insgesamt rund 3'000 Wagen erster und zweiter Klasse disponieren. Davon verkehren 500 Wagen im internationalen Verkehr und zirka 300 Stück - 70 davon werden noch gebaut - gehören der klimatisierten Klasse EW IV an. Sukzessive erhalten jetzt sämtliche älteren Einheitswagen II neuzeitliche Stoffsitze, Längsgepäckträger, freundliche Innenwände sowie ein technisches "make-Up", das eine bessere Laufruhe der Wagen - sie sind äusserlich an blauen Längsstreifen erkennbar - garantiert. Die Lebensdauer eines SBB-Personenwagens (Neuanschaffungspreis pro Stück gut eine Million Franken) liegt heute für den Wagenkasten bei rund 40 Jahren, bei den Inneneinrichtungen - je nach Wandel des Publikumsgeschmacks - bei zwischen 10 und 15 Jahren.

Trotz fahrplanbedingtem Mehrverkehr ab Mitte dieses Jahres und weiterhin prognostizierter Reisendenzunahme (Halbpreis-Abonnements) droht den SBB unmittelbar kein Rollmaterialengpass. Rudolf Sommer von der GD SBB: "Die kontinuierliche Inbetriebnahme der insgesamt 60 neuen Pendelzugs-Kompositionen ("Kolibri") sowie die durch modernste Doppelstockwagen bediente Zürcher S-Bahn (Eröffnung 1990) versehen uns mit einer gewissen Rollmaterial-Reserve, die allerdings nicht darüber hinwegtäuschen darf, dass es in Spitzenverkehrszeiten hie und da zu - bedauerlichen - Engpässen kommen kann."

Sämtliche Bemühungen der SBB - darunter fallen auch komplette Umrüstungsabsichten für fünf TEE-Kompositionen in moderne Zweiklassen-Europa-Intercity Schienenflitzer - dem Motto BAHN 2000 zum Durchbruch zu verhelfen, sollten, das machen alle gegenwärtigen Anstrengungen deutlich, letztendlich nicht an der Komfortfrage für die Passagiere scheitern. Denn ein dem heutigen Bedürfnis angepasster Komfort beim Reisen schafft wichtige Voraussetzungen für vermehrte Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel. Dies ist ein konkreter Beitrag zur Entlastung von verstopften Strassen und der Autofahrer profitiert von weniger Stressituationen und Zeitverlusten, was unter anderem auch mit dem Konzept Bahn & Bus 2000 erreicht werden soll.