

## 29 Millionen für Basler Herzstück

Die Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben insgesamt 29,3 Millionen Franken für das „Herzstück“-Vorprojekt bewilligt. Die unterirdische Verbindung zwischen den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Bad Bf soll für den S-Bahn-Verkehr zusätzliche Kapazität schaffen und die Innenstadt direkt erschliessen. Nun hofft man in der Nordwestschweiz, dass der Bund das Herzstück in den FABI-Ausbaustritt 2030 aufnimmt. Zum Nachteil gereichen dürfte dem Milliardenvorhaben, dass es nur dem Regionalverkehr, nicht aber dem Fernverkehr dienen würde. (sda/mr)

## Neue öV-Ausbildung ab Sommer 2015

Mit Ausbildungsbeginn im August 2015 bieten die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs erstmals die dreijährige Berufslehre „Fachmann/Fachfrau öffentlicher Verkehr EFZ“ an. Im Vordergrund stehen praktische Tätigkeiten im Bahnbetrieb, wobei sich die Jugendlichen für einen der beiden Schwerpunkte „Planung“ oder „Zugbegleitung“ entscheiden. Die deutschsprachigen Lehrlinge werden die Berufsfachschule in Olten besuchen; für die Westschweiz ist der Standort noch nicht definiert. (vöv)

## BAV prüft Verschleissfaktor

Nach einer ersten Erhöhung der Trassenpreise um jährlich 200 Millionen Franken, die im Dezember 2012 zu einem kräftigen Tarifaufschlag führte, werden die Preise auf das Fahrplanjahr 2017 nochmals um jährlich 100 Millionen Franken erhöht. Das BAV will die Gelegenheit nutzen, um das Trassenpreissystem um einen Verschleissfaktor zu ergänzen. Dieser würde einen finanziellen Anreiz für den Einsatz von gleisschonenden Fahrzeugen setzen. Der Verschleissfaktor wird aber nur kommen, wenn er „einfach und praktikabel umgesetzt werden kann“, so das BAV.

Mit dem Trassenpreis wird ein sogenannter Deckungsbeitrag erhoben. Im Fernverkehr fließen 13 Prozent aller Billetterlöse an die Infrastrukturbetreiber, im Regionalverkehr acht Prozent. Um die Nutzer gemäss den Vorgaben des FABI-Konzeptes an den Infrastrukturkosten zu beteiligen, prüft das BAV eine Anpassung der Deckungsbeiträge. Eine Anhörung zu den geplanten Neuerungen wird in der ersten Hälfte 2015 stattfinden. (bav/mr)

## Neubauabschnitt im Obergoms

Die Matterhorn – Gotthard-Bahn (MGB) hat zwischen Geschinen und Ulrichen einen 2,1 Kilometer langen Neubauabschnitt in Betrieb genommen. Wegen des schwierigen Untergrunds wurde die sanierungsbedürftige Strecke acht Meter südlich des alten Trassees neu gebaut. Auf knapp einem Drittel des neu verlegten Abschnitts stützen 770 Pfähle, die bis zu 14 Meter tief in den torfhaltigen Boden reichen, das Trasse ab. Inklusiv Abbau der bisherigen Strecke kostet das Projekt rund 15 Millionen Franken. (mgb)

## Bahnhof Wipkingen wird DB-Agentur

Mit der Schliessung der Niederlassung Zürich von DB Fernverkehr (wir haben berichtet) sind auch die Tage der DB-Verkaufsstelle an der Militärstrasse 36 gezählt. Als neue DB-Vertretung in Zürich fungiert bereits ab 1. November das privat geführte Bahnhofsreisebüro in



Ein stadteinwärts fahrendes VBZ-Tram der Linie 2 passiert die Abzweigung zur Zentralwerkstätte. Das Weichensignal zeigt nicht mehr die Zungenlage mittels „>“ und „<“ an, sondern in gerader Stellung die Fahrrichtung mit einem „I“. Für die gegenüberliegende Weiche ist das Signal von hinten erkennbar (Foto: J. Lüthard, 28. August 2014).

Wipkingen. Sämtliche DB-Produkte werden dort erhältlich sein. (mr)

## Versuch zur Beschleunigung des Trambetriebs bei den VBZ

In den letzten Jahren wurden die planmässigen Fahrzeiten aller Tramlinien der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) länger. Heutzutage sind sie wieder auf dem gleichen Niveau wie vor 40 Jahren, obwohl seither zahlreiche Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs umgesetzt wurden, zum Beispiel die Aufhebung von Linksabbiegespuren auf Tramgleisen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen oder das Deklassieren von Hauptstrassen, auf die Tramlinien einbogen.

Vor 40 Jahren fuhren noch Holzkastenvagen, an denen die Türen nie geschlossen wurden; alle übrigen Tramwagen wiesen Faltdüren auf. Diese öffnen und schliessen sich in rund zwei Sekunden, während die heute üblichen Schwenkschiebetüren etwa sechs Sekunden benötigen. Die Fahrgastwechselzeiten sind deshalb trotz komfortablerer Einstiege nicht kürzer geworden. Auch die deut-

## Postauto schafft Zuschlag ab

Ab 2015 müssen Reisende mit Pauschalfahrausweisen wie dem GA auf den meisten touristischen, nicht abgeltungsberechtigten Postautostrecken keinen Zuschlag mehr bezahlen. Das „Alpine Ticket“ wird nach 15 Jahren abgeschafft, dafür werden die Einzelbillette auf den rund 40 betroffenen Linien teurer. Viele Fahrgäste zeigten wenig Verständnis, dass sie trotz GA oder Tageskarte einen Zuschlag bezahlen müssten; ausserdem benötige der Verkauf durch das Fahrpersonal viel Zeit, heisst es zur Begründung. (mr)

liche Verbesserung des Leistungsgewichts und die gesteigerte Höchstgeschwindigkeit der neuen Tramwagen brachten bezüglich Reisezeit keine Verbesserung. Nach wie vor gibt es kaum überhöhte Kurven, die ein schnelleres Fahren zulassen würden.

Einige grössere Kreuzungen weisen heute separate Lichtsignalphasen für die Velofahrer auf, die die Leistungsfähigkeit dieser Kreuzungen markant reduzieren. Zudem funktioniert die Priorisierung des Tramverkehrs nicht mehr zuverlässig: An manchen Kreuzungen müssen die Trams regelmässig eine halbe Minute und länger auf die Freigabe warten. Auch gibt es wieder Tramstrecken, die Hauptstrassen kreuzen.

Seit dem 5. August und noch bis mindestens zum 30. November läuft nun auf der Linie 2 ein Versuch zur Beschleunigung des Trambetriebs: Zwischen dem Albisriederplatz und dem Farbhof dürfen drei spitz befahrene Weichen in gerader Stellung mit 24 km/h statt mit 12 km/h befahren werden. Die Weichensteuerungsempfänger wurden entsprechend der sich dadurch ergebenden grösseren Bremswegdistanz zurückversetzt.

Während des Versuchs müssen die Wagenführer die Fahrplanzeiten stadtauswärts nach der Abfahrt am Albisriederplatz bis zum Farbhof, in der Gegenrichtung nach der Abfahrt am Farbhof bis zum Albisriederplatz nicht beachten; Frühfahrten sind explizit erlaubt. Spannend wird sein, wie sich das schnellere Befahren der Weichen auf deren Abnutzung auswirkt. (lüt)

## Köniz und Ostermündigen schmettern Tramprojekt ab

Das Berner Tramnetz wird nicht um eine neue Achse von Köniz nach Ostermündigen erweitert. Während die Stadt Bern dem Projekt klar zustimmte, lehnten die Stimmbürger der Nachbargemeinden die jeweiligen Finanzierungsanteile ab. Die neue Tramverbindung, die von fast allen Parteien unterstützt wurde, hätte die überlastete Buslinie 10 ablösen sollen, die jährlich von 17 Millionen Fahrgästen genutzt wird. Die Baukosten wurden auf 500 Millionen Franken geschätzt; mindestens 25 Millionen wurden in den letzten acht Jahren bereits für die Projektierung ausgegeben.

Wie nun nach dem Nein der Bevölkerung die Verkehrsprobleme entlang der Achse Köniz – Bern – Ostermündigen gelöst werden, ist völlig offen; die Behörden betonen, es gebe keinen „Plan B“. Angenommen haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Köniz immerhin die Verlängerung der Linie 9 von Wabern nach Kleinwabern. Für dieses Teilprojekt ist aber die Mitfinanzierung durch Kanton und Bund noch nicht gesichert; mit einem Baubeginn ist frühestens in fünf Jahren zu rechnen. (sda/mr)

## Mehr Leistung für das Ritom-Werk

Der Bundesrat hat die vom Kanton Tessin eingereichte Schutz- und Nutzungsplanung für das Wasserkraftwerk Ritom genehmigt. Dies teilte das Bundesamt für Umwelt im September mit. Als Ausgleich für die vorgesehene Mehrnutzung von drei Bergbächen wird auf eine bestehende Wasserfassung verzichtet. Mit dieser Planung kann das Wasserkraftwerk, das zu 75 Prozent den SBB und zu 25 Prozent der Azienda Elettrica Ticinese gehört, seine jährliche Energieproduktion um rund 6 GWh erhöhen. (pd)