Die Grüne Insel gibt grünes Licht für den öffentlichen Verkehr

Irland investiert kräftig in sein Bahnsystem

Irland lässt sich seinen öffentlichen Verkehr etwas kosten: Mehr als 17 Milliarden Euro des Plans «Transport 21» werden in die Entwicklung und Erweiterung von Bahn, Bus und Flughafenanbindungen investiert. Davon sollen vor allem die Regionen profitieren.

Spontan bringt kaum jemand Irland mit öffentlichem Verkehr in Verbindung – doch das Vorurteil trübt den Blick: Von 34 Milliarden Euro im Plan «Transport 21» für die Jahre 2006 bis 2015 geht mehr als die Hälfte in die Entwicklung und Erweiterung von Bahn, Bus und Flughafenanbindungen. Allein für die nationale Bahngesellschaft Irish Rail sind mehr als 6 Milliarden Euro vorgesehen. Der Wille zu bedeutenden Investitionen in Schieneninfrastruktur und Rollmaterial gründet sowohl in einer demografischen Explosion in und rund um Dublin als auch in der politischen Absicht, die Regionen ebenfalls von der – zwar im Moment gebremsten – wirtschaftlichen Entwicklung profitieren zu lassen. In den letzten zehn Jahren wuchs Irlands Bevölkerung um über 18 Prozent. Im Grossraum Dublin leben heute 1,66 Millionen Menschen, und für 2020 lautet die Schätzung 2,2 Millionen.

Das irische Streckennetz – hier zwischen Kildare und Dublin – wird aus- und umgebaut. PD

Eine moderne Flotte

Bereits ab Mai 2006 nahm Irish Rail auf der Rennstrecke Dublin–Cork sukzessive acht neue von Diesellokomotiven gezogene Pendelzüge für je 423 Passagiere aus den Werken der nordspanischen Firma CAF in Betrieb. Seit 2007 gilt hier der Stundentakt. Ende 2007 begann die Ablieferung einer neuen Flotte von selbstfahrenden Triebzügen (mehrere Wagen verfügen über einen Antrieb) für die langen Fernverkehrsstrecken Richtung Westen nach Limerick, Galway, Waterford, Sligo und Westport sowie Tralee. Sie überzeugen durch elegantes Design und hohe Zuverlässigkeit. Die 183 Wagen stammen aus den Werken von Mitsui in Japan, die sie in Partnerschaft mit Rotem (Südkorea) und Tokyo Car Corporation bauen. Irish Rail wartet die Fahrzeuge im spezifisch für sie neu erstellten Depot von Portlaoise südwestlich von Dublin. Bei einem Besuch beeindruckte die professionelle Arbeitsorganisation, die auf direkter Kommunikation zwischen den verschiedenen Spezialisten beruht, statt sich bloss über anonyme Bildschirme abzuwickeln. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit den in Asien gefertigten Zügen bestellte Iarnród Éireann – wie die Gesellschaft auf Gälisch heisst – im März 2009 weitere 51 Intercity-Fahrzeuge dieses Typs, den es in 1.- und 2.-Klasse- sowie in einer Speisewagen-Version gibt. Daraus lassen sich wahlweise Kompositionen von drei oder sechs Fahrzeugen bilden, die ab 2011 ausgeliefert werden. Dabei ist jeder Wagen angetrieben, was eine noch höhere Verfügbarkeit im Falle eines Motorausfalls sicherstellt. Nach Ablieferung der insgesamt 234 Steuer- und Zwischenwagen werden die in die Jahre gekommenen, orange-schwarzen und von Lokomotiven gezogenen Intercity-Kompositionen ausser Dienst gestellt.

Alte Strecken neu belebt

Drei stillgelegte Bahnstrecken stehen vor einer Renaissance, je eine im Raum von Dublin und Cork und die dritte im Westen des Landes, der sogenannte Western Rail Corridor zwischen den Städten Galway und Ennis nordwestlich von Limerick. Seit Oktober 2007 sind die rund 55 Kilometer verwaisten Trassees im Um- und Neubau: Bahnübergänge werden gesichert, Zäune errichtet, Brücken verstärkt, Entwässerungskanäle gezogen, neue Weichen und Gleise gelegt sowie Signale gestellt. Drei einfache, für die Bedürfnisse von Pendlern (einschliesslich mobil eingeschränkter Passagiere) ausgelegte Haltestellen mit grossen Parkplätzen stehen kurz vor der Vollendung. Der Bahnbetrieb mit vorerst fünf Zügen je Richtung und Tag rückt näher: Ursprünglich war die Eröffnung vor der Sommerpause geplant, nun sieht es wegen des sehr schlechten Bauwetters im vorletzten Winter aus, als ob der erste Zug leicht verspätet Ende August 2009 zwischen Galway und Limerick verkehren wird. Die Wiedereröffnung des Western Rail Corridor wird auch für den touristischen Verkehr attraktiv: Ein Tagesbesuch der beiden Städte von Dublin aus wird in Form einer Rundreise möglich.

Ebenfalls kurz vor der Wiedereröffnung steht die Glounthaune-Midleton Railway, einst Teil der stolzen Premier Line of Ireland, die zu ihren Glanzjahren ein Bahnnetz im Süden und Südwesten von Irland betrieb, das sich über eine Länge von 1700 Kilometern erstreckte (SBB rund 3000 Kilometer), davon 400 Kilometer Doppelspur. Der Abschnitt beginnt im Osten von Cork, der zweitgrössten Stadt Irlands, an der Cobh Junction und führt über etwas mehr als 10 Kilometer. Zwei neue Stationen entstehen. Vorerst ein Stunden- und später ein Halbstundentakt sind zwischen Midleton und Mallow quer durch das Ballungszentrum geplant; die Eröffnung ist noch für 2009 vorgesehen.

Schwieriger gestaltet sich die Wiederinbetriebnahme und Erweiterung eines Teils der einstigen Navan-Clonsilla-Lokallinie im Nordwesten Dublins. Passagierdienste stoppten hier bereits 1947, während Güterzüge noch bis 1963 verkehrten. Dann wurden die Gleise entfernt und Teile des Landes verkauft – zum Glück aber grösstenteils nicht überbaut. Die geplante Linie wird 7,5 Kilometer lang, beginnt am Autobahnkreuz M 3 in Pace (mit einem entsprechend grossen Park and Ride) und führt zum 2007 eröffneten Docklands-Bahnhof im Hafen von Dublin. Die Eröffnung ist 2015 geplant.

Ein bedeutender Ausbau betrifft die Strecke zwischen Kildare und dem im Westen des Stadtzentrums gelegenen Bahnhof Heuston. Hier werden ab Anfang 2010 neu vier Gleise zur Verfügung stehen, je zwei für die Intercity-Züge und für die S-Bahn, was eine Verdreifachung der Kapazität auf über 35 000 Passagiere pro Tag erlauben soll.

Ein Tunnel unter Dublin

Das ambitiöseste Projekt stelle jedoch der Dublin Interconnector Tunnel dar, der die verschiedenen im Stadtzentrum verkehrenden Transportmittel – die Metrolinie North, die Strassenbahn und Dart (Dublin area regional transport, die elektrifizierte S-Bahn) – sowie die Fernverkehrsbahnhöfe verbinden soll. Machbarkeitsstudie und Vorplanung für diese 5,2 Kilometer lange Strecke in 30 Meter Tiefe sind abgeschlossen, im Moment läuft die Public-Private-Project-Ausschreibung. Mit den Arbeiten am zweiröhrigen System mit fünf Stationen soll 2011 begonnen werden. Ab 2015 werden an die zwanzig Züge pro Stunde bis zu 28 000 Passagiere in beiden Richtungen befördern. Einmal im Vollbetrieb, wird das vollständig integrierte öffentliche Verkehrssystem von Dublin jährlich 100 Millionen Passagierfahrten erlauben, drei Mal mehr als heute.

Kurt Metz

Mit Vollgas in eine fast autofreie Zukunft

Dänemark setzt gezielt auf «grüne» Verkehrsmittel

Mit Milliardeninvestitionen wird der öffentliche Nah- und Fernverkehr in Dänemark gefördert und den Autofahrern Umsteigen schmackhaft gemacht. Davon profitieren auch die Feriengäste.

Dem allgemein fortschrittlichen Image will das Königreich Dänemark auch im Verkehrssektor gerecht werden und pumpt gewaltige Mittel in eine möglichst umweltschonende Infrastruktur. So hat kürzlich die dänische Regierung ein auf fünf Jahre etappiertes Investitionsprogramm von umgerechnet über 200 Millionen Franken verabschiedet, das in den Ausbau der nationalen Veloweg-Infrastruktur fliesst. Man will insbesondere in den Metropolen Kopenhagen, Århus und Aalborg den Velofahrern Rückenwind verleihen, damit ihr «grünes» Verkehrsmittel noch mehr an Attraktivität gewinnt. Die Gemeinden erhalten staatliche Mittel bei der Entwicklung von Projekten, die das Velofahren fördern und sicherer machen. «Endlich ist das Fahrrad ein anerkanntes Verkehrsmittel geworden, das im Rahmen der Verkehrsinvestitionen hohe Priorität hat», freut sich der Vorsitzende des Dänischen Fahrradklubs.

Verführung zum öffentlichen Verkehr

Freude herrscht ebenfalls bei den Bus-, Bahn- und U-Bahn-Betrieben. Denn das dänische Parlament hat kürzlich ein beeindruckendes Förderpaket im Gesamtumfang von rund 2 Milliarden Franken verabschiedet, das neben dem Veloverkehr auch den öffentlichen Nah- und Fernverkehr auf Touren bringen soll. Auf dem Programm stehen die Förderung moderner, zukunftsweisender Bus-, Bahn- und U-Bahn-Verbindungen sowie der Ausbau des Bahnsystems. Beispielsweise erhält Århus als zweitgrösste Stadt des Landes eine neue Strassenbahn, eine sogenannte «Leichtbahn». Um schliesslich die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs allgemein zu steigern, will man die dänischen Bahnen – dies gemäss Roadmap der Politiker und der Regierung – schneller und effizienter machen. Wenn diese Zielvorgabe erreicht ist, dürfte die Reisezeit zwischen Kopenhagen und Aalborg von momentan viereinhalb Stunden auf drei Stunden schrumpfen. Erklärtes Ziel ist es, immer mehr Autofahrer selbst auf Fernstrecken zum Umsteigen auf umweltschonende Verkehrsmittel zu verführen.

Elektrofahrzeuge in Kopenhagen

«Grüne» Mobilität hat auch im innerstädtischen Verkehr Vortritt. So ist geplant, ab kommendem Sommer in der Kopenhagener Altstadt kleine City-Busse mit Elektroantrieb einzusetzen und damit die engen Gassen vom lärmigen und Abgase produzierenden Autoverkehr zu entlasten. Die wendigen Busse folgen dem Konzept des Ringverkehrs und binden die Altstadt ans übrige Nahverkehrsnetz der dänischen Kapitale an. Die in Italien produzierten Elektrofahrzeuge sollen zum nicht mehr wegzudenkenden innerstädtischen Transportmittel avancieren sowie die politisch breit abgestützte Verlagerung zum öffentlichen Verkehr fördern.

Lohnendes Umsteigen

Ein Umsteigen vom Auto auf die Bahn lohnt sich für jene Einheimischen und Touristen gleichermassen, welche die dänisch-schwedische Öresund-Region zum Ferienziel erkoren haben. Je nach Aufenthaltsdauer wählt man ein massgeschneidertes Angebot, wobei die Spannbreite vom «Around the Sound»-Ticket mit zwei Tagen Gültigkeit bis hin zur «Öresund Card» für dreissig Tage reicht. Die Mobilität wird durch günstiges Ticket-Pricing gefördert, denn man kann bereits ab 21 Euro (Kinder) bzw. 27 Euro (Erwachsene) fast alle in der Region verkehrenden Züge benützen und beliebig viele Stopps an allen Bahnhöfen im Grossraum Kopenhagen - Nordseeland sowie im südschwedischen Schonen einlegen. Beim Hinweg wählt man die vor neun Jahren gebaute Öresundbrücke, zurück geht es mit den Scandlines-Fähren oder den «Sundbussarna» von Helsingör nach Helsingborg. Wie auch immer: Die skandinavisch geprägte Mobilität bewegt sich zunehmend in umweltschonenden Bahnen – weg vom Auto, hin zum öffentlichen Verkehr. Das «grüne» Credo favorisiert Letzteren mit milliardenschweren Subventionen und preiswerten Kombitickets, was auch dem Feriengast zugutekommt.

Werner Knecht

ÖV-Landschaft

Bahn und Bus seit je aus einem Guss

Transports Publics Fribourgeois (TPF)

P. S. Die Geschichte kaum eines anderen Betriebs des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist im selben Masse sowohl von zukunftsweisenden Innovationen als auch von wirtschaftlichen Turbulenzen geprägt wie jene der Transports Publics Fribourgeois (TPF). Die Freiburgischen Verkehrsbetriebe, wie sich das Unternehmen etwas ungelenk und ohne spezifische Abkürzung in der zweiten Sprache des Kantons auf dem Röstigraben nennt, sind zudem hierzulande (noch) ein Unikat: Sie betreiben öffentlichen Verkehr nicht nur auf dem Land und in der Stadt. Sie sind auch auf Schienen und Strassen präsent, ohne dass der eine oder andere Bereich eine marginale Existenz fristen würde. Aus einem Guss präsentieren sich Bahn und Bus hier, seit die Zeit des Ersten Weltkriegs dem Projekt einer direkten Bahn zwischen Bulle und Freiburg den Garaus gemacht hatte. Diese hätte das Meterspur-Netz vollenden sollen, das zu Beginn des 20. Jahrhunderts über das Greyerzerland gelegt worden war.

Beschleunigungspotenzial erkannt

Die Chemins de fer Electriques de la Gruyère (CEG) zeigten keine Berührungsangst gegenüber dem eben alltagstauglich gewordenen Autobus und zogen 1916 einen regelmässigen motorisierten öffentlichen Verkehr auf der Strasse von Bulle über La Roche in die Kantonshauptstadt auf. 1982, nach der Eröffnung der Autobahn 12, die den bis dahin als rückständig verschrienen Kanton dynamisierte, schrieben die Chemins de fer Fribourgeois Gruyère–Fribourg–Morat (GFM), in denen die CEG zusammen mit den beiden Normalspurbahnen Bulle–Romont und Freiburg–Murten–Ins 1942 nach der Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre aufgegangen waren, auf dieser Achse erneut Verkehrsgeschichte. Anders als reine Bahnunternehmen, die in solchen Fällen einfach die Autos auf den neuen geraden Strassen an ihren kurvenreichen Schienen vorbeiziehen liessen, erkannten die GFM das Beschleunigungspotenzial, das die Autobahn auf dieser innerkantonalen Hauptachse auch dem öffentlichen Verkehr bot.

Sie richteten zwischen der Haupt- und der Bezirksstadt einen Nonstopverkehr mit Gelenkautobussen ein, der die Reisezeit nicht ganz, aber fast auf 30 Minuten halbierte. Das mittlerweile halbstündlich offerierte Angebot ragt nicht nur bezüglich Tempo, sondern auch Kundschaft aus der grossen Masse der 55 sich über den ganzen Kanton erstreckenden TPF-Regionalbuslinien heraus. Zu den obligaten Schülern, Rentnern und Wanderern gesellen sich hier auch Arbeitspendler und Geschäftsleute mit Fluggepäck. Eigentlich würde man annehmen, dass eine solch ausserordentliche Verbindung eine runde Zahl als Bezeichnung verdiente. Doch die TPF üben sich in Bescheidenheit und lassen ihre «courses directes» mit der unauffälligen Nummer 346 verkehren. Sie will so gar nicht zwischen die vor bzw. nach ihr aufgeführten 340 und 360 mit den Destinationen Nierlet-les-Bois bzw. Gibloux passen, die sich für Nicht-Freiburger kryptisch ausnehmen.

So wegweisend der Coup mit der schnellen Verbindung gewesen war, so sehr trugen die mit zu grosser Kelle und zu viel Beton angerichteten Neubauten der Busstationen in Freiburg und Bulle zum wirtschaftlichen Fiasko der GFM in den neunziger Jahren bei. Allein in Bulle wurde das Budget um 9,5 Millionen Franken überzogen, was die zu einem Gutteil auf Misswirtschaft zurückgeführte Verschuldung von rund 40 Millionen weiter ansteigen liess. Unter Beizug des Bundes, der einen Drittel des Aufwandes übernahm, wurden die GFM finanziell saniert, der Direktor und der Finanzchef wurden ausgewechselt, und in einem verkleinerten Verwaltungsrat musste die politische Nomenklatura unternehmerischem Sachverstand Platz machen.

Dominantes Französisch

Im Jahr 2000 wurden die GFM mit den städtischen Verkehrsbetrieben Freiburg zu den heutigen, nach wie vor vom Kanton dominierten TPF zusammengeführt. Das neue Unternehmen profiliert sich unter anderem durch ein neues Erscheinungsbild, das mit seinen roten Punkten auf weissem Grund zwar nicht mehr Biederkeit ausstrahlt wie einst die matten Töne in Hellgrün oder Hellbraun und Orange der GFM, stattdessen aber alle Assoziationen weckt, die mit gemaserten Strukturen verbunden sind. Beim Komfort lassen sich die TPF nicht lumpen. Steckdosen in der 1. Klasse, wie sie sich bei den SBB jetzt auch durchsetzen, kennen sie in ihren Regionalzügen schon lange. Perfektionieren liessen sich demgegenüber noch manche Übersetzungen in ihren Drucksachen und Anschriften. Deutsche Sätze wie «Das Fahrzeug und sein Mobiliar müssen geachtet werden. Taschen und persönliche Sachen sollen nicht im Weg stehen» verraten die französische Originalversion stärker, als man das in einem offiziell zweisprachigen Kanton erwarten würde.