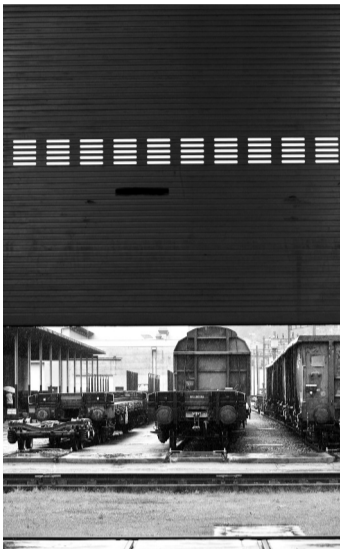


An den Officine der SBB von Bellinzona wird herumgewerkelt



Der Vorhang ist halb gefallen

Erneut greift der "Corriere del Ticino" das Thema SBB-Werkstätten auf. Falls jene nach Castione übersiedeln, würde dort nicht mehr wie bisher geschätzt die Hälfte der Arbeiter beschäftigt werden, sondern nur noch etwas mehr als ein Drittel. Dann müssten dort auch die bisherigen Officine von Biasca und Chiasso untergebracht werden. Bisher ging man davon aus, dass knapp die Hälfte der Beschäftigten am neuen Standort arbeiten werde. Die Belegschaft der SBB-Werke von Bellinzona kritisiert, dass sich der Kanton mit rund 100 Millionen Franken an der Streichung von über 250 Arbeitsplätzen beteilige, indem er sich zu einem Drittel an einem neuen Werk von geschätzten 300 Millionen Investitionskosten beteilige. Ein anderer Vorschlag für einen Neubau kommt von den Monteforno-Gemeinden. Giornico, Bodio, Personico und Polleggio schrieben an die SBB, die Officine und den Staatsrat, dass das stillgelegte Industrieareal ideal wäre. Bis heute ist nicht ganz klar, ob es überhaupt noch eine solche Werkstätte im Tessin geben wird und wenn ja, wo genau sie zu liegen käme. Konkret ist nur, dass die SBB Mitte Dezember dazu entscheiden wollen und meinen, dass das bisherige Werk in Bellinzona nicht für den Unterhalt von Elektrozüge geeignet sei, obwohl dafür Millionen investiert wurden. Konkret ist ebenfalls der 15. November, an dem abends die "Officinisti" in der Handelsmittelschule in Bellinzona die Bürger informieren wollen. ra

Auf 10. Dezember wird voraussichtlich ein **nationaler Linienbusverkehr** eingerichtet. Im Nord-Süd-Verkehr werden Biasca und Airolo angesteuert. Von dort geht's direkt durch den Gotthard-Tunnel

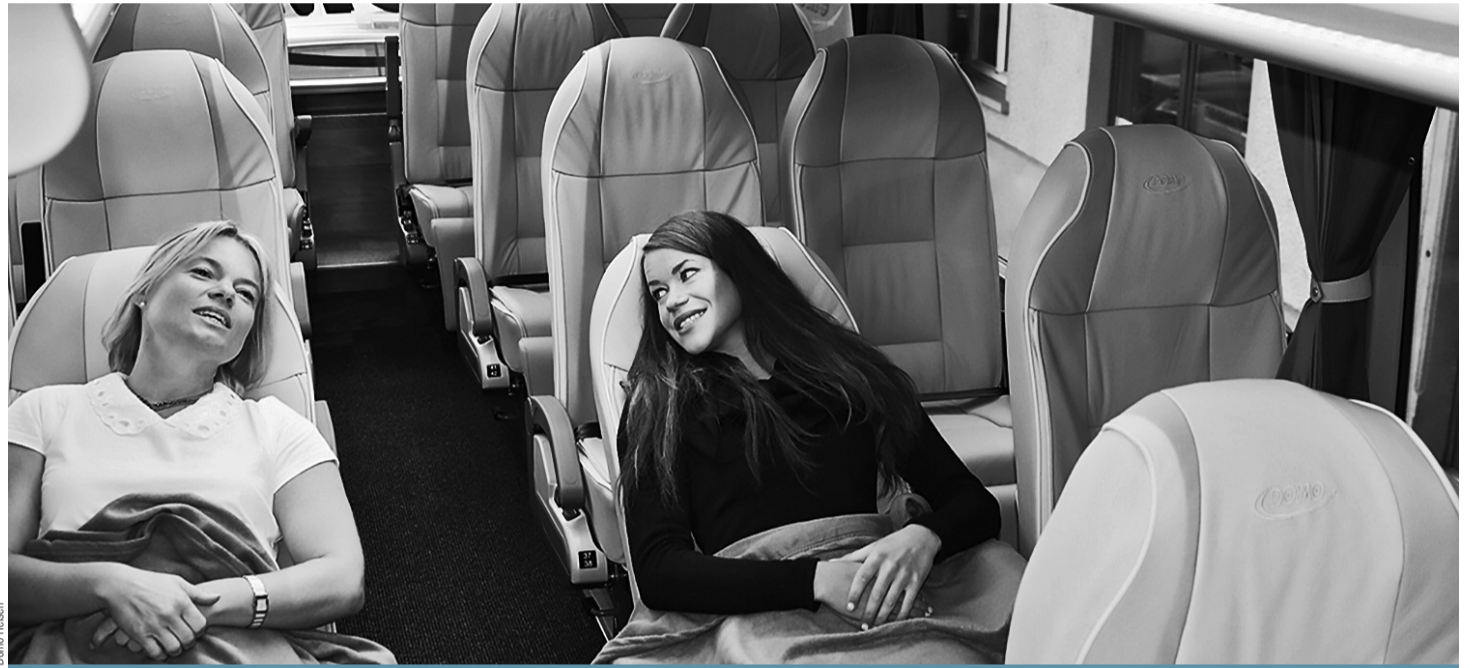
INLAND-FERNBUS DARF KOLONNE AM GOTTHARD UMFAHREN

von **Gerhard Lob**

Domo Reisen zeigt sich zuversichtlich. Tatsächlich dürfte das Busunternehmen aus Glattbrugg der erste inländische Fernbusanbieter der Schweiz werden. "Wir rechnen in diesen Tagen mit der Konzession", sagte Patrick Angehrn, Leiter Linienbusverkehr bei Domo Reisen Anfang Woche anlässlich eines Fachseminars zum Thema Fernbusse in Zürich. Andreas Windlinger, Sprecher des Bundesamtes für Verkehr (BAV), lächelte zustimmend. Doch den genauen Termin der Konzessionsvergabe konnte oder wollte er nicht nennen. Am Busbahnhof von Zürich – nur wenige Meter vom Hauptbahnhof entfernt – ist das Schild einer Haltestelle von Domo Reisen jedenfalls schon montiert. Ab Fahrplanwechsel am 10. Dezember sollen die Busse verkehren.

Mit den anstrebten Fernbuslinien, die quer durch die ganze Schweiz führen, betritt Domo Reisen Neuland. Das Unternehmen will seinen "Schweiz Express" Doppelstock-Bus auf folgenden Linien rollen lassen: Von Chur via Zürich/Bern und Montreux nach Sitten (Grüne Linie), von St.Gallen über Winterthur/Zürich Flughafen via Solothurn und Neuenburg nach Lausanne und Genf (Rote Linie), zwischen Zürich und Basel-Euroairport (Gelbe Linie), von Basel via Gotthard nach Bellinzona/Lugano (Blaue Linie). Der Fernbus auf der Nord-Süd-Achse soll Haltepunkte in Sursee, Luzern, Stans, Flüelen, Göschenen, Airolo und eventuell Biasca ansteuern.

Der Bundesrat hat am 18. Oktober grundsätzlich grünes Licht für die Einführung nationaler



Der Bundesrat hat am 18. Oktober grünes Licht für die Einführung nationaler Buslinien gegeben, zumindest unter gewissen Bedingungen

Buslinien gegeben, insofern diese ins bestehende öV-System eingebunden sind und "keine wesentliche Konkurrenzierung" stattfindet. Das heisst: Halbtax- und General-Abonnemente müssen anerkannt werden. Die Anforderungen an das Rollmaterial sind hoch: Die Busse müssen beispielsweise ein rollstuhlgängiges WC haben.

Domo Reisen verfügt über solche Busse und ist zuversichtlich, im Markt bestehen zu können. "Ein Angebot für Leute, die mehr Zeit und weniger Geld haben", wie Angehrn sagt. Denn die Preise im öffentlichen Verkehr seien heute für viele Menschen in der Schweiz nicht mehr erschwinglich. Der Ansatz von Domo Reisen beträgt die Hälfte eines Bahn-Tickets. Angeboten werden Sitze 1. und 2. Klasse, Verpflegung am Platz und kostenloses Wifi. Ab 10. Dezember ist eine Hin- und Rückfahrt

pro Linie und Tag geplant, ab 10. Juni 2018 sollen es zwei Kurse pro Tag sein. Die Fahrten müssten – da konzessioniert – durchgeführt werden. Auch wenn kein Passagier gebucht hat.

Doch was macht Domo Reisen auf der Gotthard-Route, wenn sich dort vor den Portalen die Fahrzeuge kilometerlang stauen? Müssen die Busse dann von Airolo bis nach Quinto oder gar Biasca zurückfahren, bevor sie weiter nach Norden fahren? Keinesfalls. "Wir dürfen als öV-Anbieter dann in Göschenen und in Airolo vom Werkplatz direkt in den Gotthard-Tunnel fahren – das ist uns so zugesagt", meint Angehrn gegenüber der TZ. Das ist kein Detail, wenn man stundenlange Verspätungen vermeiden will.

Weniger glücklich ist Angehrn über das Echo der Gemeinden im Tessin auf das neue Angebot.

Lugano und Bellinzona hätten einen Halt in Bahnhofsnähe verweigert, sagt er, und sie an die Peripherie "verbannt". Aus Biasca sei auf die Anfrage um eine Haltestelle bisher keine Antwort gekommen.

Ob es diese nationalen Fernbusse braucht, wird unter Branchenvertretern nach wie vor heiss diskutiert. Die Gewerkschaft SEV und Pro Bahn Schweiz als Kundenorganisation lehnen die nationalen Fernbusse ab, weil sie glauben, dass dadurch am hervorragenden öffentlichen Schweizer öV-System geritzt wird. Gemäss dem Motto: Wehret den Anfängen. Geplante Taktverdichtungen und Angebotsausbauten könnten möglicherweise gefährdet werden. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) fordert vom Bundesamt für Verkehr klarere Aussagen, wo allenfalls eine Grenze für den Transport mit nationalen

Fernbussen gezogen wird.

"Wir sind eine Ergänzung zum bestehenden öV und keine Konkurrenz", verteidigt sich Angehrn. Und verweist auch auf die Grössenverhältnisse. Die SBB beförderten allein 1,25 Millionen Fahrgäste pro Tag im Nah- und Fernverkehr. Domo Reisen komme möglicherweise auf 600 Passagiere täglich – bei acht Fahrten mit Bussen zu 75 Plätzen.

Auf der Gotthard-Achse ist auch der internationale Anbieter FlixBus aktiv. Die grünen Busse rollen von Zürich nach Mailand und in Gegenrichtung. Allerdings dürfen sie im Inland keine Passagiere befördern (Kabotageverbot). Zudem halten nur wenige Kurse überhaupt in Bellinzona. FlixBus, aber auch IC-Busse der deutschen Bahn, bedienen zudem die Strecke München-San Bernardino-Bellinzona-Mailand.

Die aus 13 Gemeinden fusionierte Stadt rechnet mit einem Überschuss von 1.8 Millionen Franken

Das neue Bellinzona ist optimistisch

Die neue Grossgemeinde Bellinzona rechnet damit, im kommenden Jahr 1.88 Millionen Franken Gewinn zu machen und den Steuerfuss auf 93 Prozent festzulegen, wie die Exekutive kürzlich bekanntgab. Man blicke mit einem gewissen Optimismus in die Zukunft, hiess es bei der Präsentation des Haushaltsplans 2018. Gemeindepräsident Mario Branda (SP) betonte jedoch auch, dass es sich bei dem Plus von knapp zwei Millionen Franken nur um ein leichtes Plus handle. Vor allem wenn bedacht wird, dass Bellinzona im kommenden Jahr insgesamt 254 Millionen Franken ausgeben will. Doch das positive Ergebnis sei ein Signal, dass das neue Bellinzona auf den richtigen Weg bringen solle.

Der Steuerfuss solle auch in den kommenden Jahren bei 93 Prozent bleiben, meinte die Stadtregierung gegenüber den Medien, selbst wenn es zu Mehreinnahmen kommen sollte. Eigentlich würde der arithmetische Mittelwert der verschiedenen Steuerfüsse der 13 Gemeinden, aus denen sich das heutige Bellinzona zusammensetzt einen Wert von



Das Municipio präsentiert ein positives Budget

91 Prozent ergeben. Doch bei schwarzen Zahlen sollte nicht der Steuerfuss gesenkt werden, sondern man wolle in die neue Fusionsstadt investieren. Konkret plant das neue Bellinzona bis zum Jahr 2030 zwischen 75 und 100 Millionen Franken in verschiedene Projekte zu investieren. Dabei hat die neue Stadt im Rahmen ihres Fusionsplans diverse Entwicklungsachsen ausgemacht: Die Förderung des Sektors der Lebenswissenschaften, in diesem Rahmen entsteht der neue biomedizinische Pol, dessen Teil auch das Institut für biomedizinische Forschung (IRB) und der geplante Neubau des Krankenhauses San Giovanni sind. Im Bereich des Tourismus will die Stadt auf die Unesco-Burgen, die tibetische Hängebrücke "Carasc" und ein neues Kongresszentrum setzen. Ausserdem soll in den neuen Standort der SBB-Werkstätten und in eine Verwaltungsfachschule investiert werden und im Bereich der Mobilität soll zum Beispiel die neue Haltestelle an der Piazza Indipendenza gebaut werden. mk