

Informationsdienst

Nachrichten, Berichte, Studien und Kommentare über den Güterverkehr

Veröffentlichung kostenlos. Belegexemplare erwünscht

24.01.2012 – Nr. 1

www.cargorail.ch

Inhalt

Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2013 bis 2016: Güterverkehr miteinbeziehen, sonst droht Rückverlagerung auf die Strasse

Für die Unternehmungen der verladenden Wirtschaft, welche die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen und damit pro Jahr über 900 Mio. Franken an die Finanzierung der Schieneninfrastruktur leisten, ist die Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2013 bis 2016 eine der wichtigsten verkehrspolitischen Vorlagen. Der VAP Verband der verladenden Wirtschaft* hat deshalb im Rahmen der Anhörung der Kantone zu dieser Vorlage des Bundesrates ausführlich Stellung genommen.

Bericht Seiten 1 bis 4

Bahn-, Tram- und Schifffahrtsjubiläen im Jahr 2012

In diesem Jahr können zahlreiche Bahn-, Tram-, Bus- und Schifffahrtlinien einen runden Geburtstag feiern. Namentlich Bahnstrecken, aber auch Schiffe und Seilbahnen sind für den Güterverkehr von geschichtlicher Bedeutung. Vor 175 Jahren begann die fahrplanmässige Schifffahrt auf dem Walensee und dem Vierwaldstättersee. Vor 150 Jahren konnten zwei Bahnstrecken und die erste Pferdetramlinie der Schweiz eröffnet werden. Vor 125 Jahren nahmen vier Bahnstrecken, eine Standseilbahn sowie die Schifffahrt auf dem Bielersee ihren Betrieb auf. Überaus reichhaltig an der Zahl sind auch jene Strecken, die vor genau hundert Jahre entstanden.

Bericht Seiten 5 bis 9

Reine Güterbahnen vor den Toren der Bundesstadt

Die meisten schweizerischen Bahnstrecken dienen neben dem Güterverkehr auch dem Transport von Reisenden. Während einige rein touristische Bahnen kaum Güter befördern, existierten andererseits auch früher Bahnen, die sich ausschliesslich dem Gütertransport widmeten und nur in Ausnahmefällen Personen beförderten. Erstaunlicherweise konnten zwei solche reine Güterbahnen jahrelang vor den Toren der Bundesstadt den Betrieb aufrechterhalten; technische und wirtschaftliche Gründe führten aber dazu, dass beide Bahnen heute von der Bildfläche verschwunden sind.

Bericht Seiten 10 bis 13

Leistungsvereinbarung Bund - SBB 2013 bis 2016:

Güterverkehr miteinbeziehen, sonst droht Rückverlagerung auf die Strasse

VAP. Für die Unternehmungen der verladenden Wirtschaft, welche die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen und damit pro Jahr über 900 Mio. Franken an die Finanzierung der Schieneninfrastruktur leisten, ist die Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2013 bis 2016 eine der wichtigen verkehrspolitischen Vorlagen. Der VAP Verband der verladenden Wirtschaft* hat deshalb im Rahmen der Anhörung der Kantone zu dieser Vorlage des Bundesrates ausführlich und grundsätzlich Stellung genommen. Der VAP wünscht einen Auftrag an SBB Cargo im flächendeckenden Güterverkehr, der eine Einigung zwischen Verladern und SBB Cargo beim Bedienkonzept und eine gemeinsame Senkung der Systemkosten voraussetzt. Der VAP plädiert längerfristig für die Zusammenlegung des Normalspurnetzes in eine eigenständige Gesellschaft ausserhalb von Eisenbahnverkehrsunternehmen gestützt auf die Ergebnisse der in der LV vorgesehenen Benchmarks zur Herstellung von Transparenz und zur Kostensenkung bei Betrieb, Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur. Der VAP fordert überdies einen Integrator für das öV-System Schweiz, der selbst kein Transportunternehmen führt, eine Erhöhung der Trassenpreise für den im öV-System bevorzugten Personenverkehr und eine Öffnung von SBB-Cargo AG für Partner aus der Logistik.

Die Leistungsvereinbarung Bund – SBB ist für die Unternehmungen der verladenden Wirtschaft eine der wichtigsten verkehrspolitischen Vorlagen. Sie steht in engem Zusammenhang mit FABI und beeinflusst die anstehenden grundsätzlichen Fragen zu den Rahmenbedingungen des Eisenbahnverkehrsmarktes und des Bahngüterverkehrsmarktes im Besonderen. Der VAP Verband der verladenden Wirtschaft* vertritt als gesamtschweizerischer Branchenverband ca. 300 Unternehmungen der Schweiz, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen tätigen. Die Unternehmungen der verladenden Wirtschaft sind die Auftraggeber der Transporteure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionsfirmen, Strassenfuhrhalter usw.) und somit die eigentlichen Akteure im Güterverkehr und in der Verlagerungspolitik. Sie sind es, welche letztlich auch die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen. Mit der LSVA (über 900 Mio. Franken pro Jahr) leistet die verladende Wirtschaft den grössten Teil an die Finanzierung zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, erhält aber dafür die schlechteste Priorität auf dem Schienennetz und bezahlt die höchsten Trassenpreise.

Vor diesem Hintergrund hat der VAP im Rahmen der Anhörung der Kantone zur Leistungsvereinbarung Bund – SBB für die Jahre 2013 – 2016 ebenfalls Stellung genommen. In seiner Stellungnahme geht der VAP mit dem Bund einig, dass die verschiedenen Netzbetreiberinnen unterschiedlich erfolgreich wirtschaften. Infolgedessen sollte gemäss VAP die Zusammenlegung des Normalspurnetzes in eine eigenständige Gesellschaft ausserhalb von Eisenbahnverkehrs-

unternehmen gestützt auf die Ergebnisse der Benchmarks zur Herstellung von Transparenz und zur Kostensenkung bei Betrieb, Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur geprüft werden. Der VAP erachtet grundsätzlich die baldige Aufteilung der SBB in rechtlich eigenständige Divisionen (z.B. SBB-Personenverkehrs AG, Infrastruktur-Netz AG analog der SBB Cargo AG) als zweckmässig. Sie schafft Transparenz, verhindert insbesondere Diskriminierungen beim freien Netzzugang und beseitigt Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güter- wie im Personenverkehr.

Die im Entwurf des Bundesrates umschriebene Rolle der SBB sowie die gemäss Leistungsvereinbarung über das Netz der SBB hinausgehende bestellte Leistung sollten von einem separaten Dienstleistungsunternehmen (Integrator für das öV-System Schweiz), das nicht Teil des Verkehrsmarkts und Transportunternehmen ist, wahrgenommen werden. Der VAP ruft bei dieser Gelegenheit in Erinnerung, dass Bahngüterverkehr mangels Beförderungs- und Tarifpflicht kein öffentlicher Verkehr ist. Der entsprechende Textvorschlag in der Leistungsvereinbarung (Art. 12) bringt dies denn auch unmissverständlich zum Ausdruck, wird doch der Güterverkehr mit keinem Wort erwähnt. Dieser Mangel muss beseitigt werden, indem auch der Güterverkehr als Teil des Bahnsystems adäquat berücksichtigt wird.

Die Anhörungsvorlage berücksichtigt gemäss VAP einseitig die Bedürfnisse des Personenverkehrs. Insbesondere Art. 12 betreffend landesweite Abstimmung der Verkehre (Bahngüterverkehr und seine Kombinationsformen mit der Strasse gegenüber allen Ausprägungen des Personenverkehrs), integriertes Angebot und Förderung durchgehender Transportketten und kombinierte Mobilität sowie Kundeninformation widmen sich einzig den Bedürfnissen des Personenverkehrs und verhindern damit eine sinnvolle Integration des Bahngüterverkehrs in das Fahrplangefüge beziehungsweise die langfristige Entwicklungsplanung des Netzes im Verbundbetrieb. Auch die Kennzahlen zur Erhebung der Benchmarks befassen sich betreffend Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb überwiegend mit Personenverkehr. Die Verlagerungen auf die Strasse infolge Streckensperrungen sowie die Verspätungen im Güterverkehr sollten ebenfalls erhoben werden.

Die Erhöhung der Trassenpreise per 1. Januar 2013 auch für den Güterverkehr erachtet der VAP in seiner Stellungnahme als hohes Risiko für den Bahngüterverkehr. Dieser steht im scharfen Wettbewerb mit dem Güterverkehr auf der Strasse. Signale aus der verladenden Wirtschaft lassen befürchten, dass wie in den 90er Jahren bereits jetzt wieder verstärkt in den Strassengüterverkehr investiert wird, mit entsprechenden Folgen auf die Verlagerung des Güterverkehrs

von der Schiene auf die Strasse. Entsprechend der Bevorzugung des Personenverkehrs auf dem Netz sollten vielmehr die Trassenpreise des Personenverkehrs weiter erhöht werden, um fehlende Finanzmittel zu beschaffen.

Die in der LV vorgeschlagene Formulierung der strategischen Ausrichtung für SBB Cargo AG betrachtet der VAP als zu unverbindlich. Während die heute verbindliche LV ein Angebot entsprechend den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft als Ziel setzt, will der Bundesrat neu ein beliebiges Bahngüterverkehrsnetz im Import-, Export und Binnenverkehr anstreben, das mittelfristig eigenwirtschaftlich ist. Sollte der Bedarf – wohl der verladenden Wirtschaft – weiter gehen, wäre durch die SBB eine Entscheidungsgrundlage für erhöhte Abgeltungen vorzulegen. Der VAP erwartet aber, dass dem Verhältnis von Verloader und SBB Cargo AG in der LV weiterhin Rechnung getragen wird. Der VAP schlägt deshalb eine markt- und nachfragegerechtere Formulierung für die strategische Ausrichtung der SBB Cargo AG vor.

SBB Cargo AG soll ein mittelfristig eigenwirtschaftliches Bahngüterverkehrsnetz im Binnen- und Import-/Exportverkehr betreiben. Sollte sich das den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft entsprechende Netz als nicht eigenwirtschaftlich erweisen, so erarbeitet die SBB im Einvernehmen mit der verladenden Wirtschaft die Entscheidungsgrundlagen für eine Abgeltung der nicht eigenwirtschaftlichen Netzangebote auf der Basis einer verursachergerechten Kostenzuteilung und unter Ausschöpfung aller Kostensenkungsmöglichkeiten.

Eine allfällige Abgeltung soll aber gemäss VAP nicht über den zeitlichen Gültigkeitsbereich der LV hinausgehen und nur subsidiär Anwendung finden. Vielmehr sollen in erster Linie die ein eigenwirtschaftliches Netzangebot behindernden Wettbewerbsbedingungen wie Netzzugangspriorität, Netzkapazitäten und –ausbauten, Trassenpreis, Arbeitszeitgesetz usw. zugunsten des Bahngüterverkehrs korrigiert werden. Ganz besonderen Wert legt der VAP in seiner Stellungnahme auf den Bereich der Beteiligungen und Kooperationen. Hier erwartet der VAP strikt, dass sich SBB Cargo AG für Partner aus der Logistik öffnet. Der VAP begrüsst diese Freiheit, die sich bei SBB Cargo international AG zu bewähren scheint auch für SBB Cargo AG, da die Marktkenntnisse und Netzwerke professioneller Logistikanbieter die Erreichung des Postulats der Eigenwirtschaftlichkeit vereinfachen.

Die Ansiedlung der Netzplanungsprozesse bei der SBB als Wettbewerber im Transportgeschäft betrachtet der VAP als kritisch, weil nicht wettbewerbsneutral. Daran vermag auch die vom Bundesrat vorgeschriebene Einbeziehung der Wettbewerber in den Planungsprozess nichts zu ändern.

Die weiterhin anhaltende Tendenz, bestehende Infrastrukturanlagen sog. zu verschlanken, führt dazu, dass der Güterverkehr zunehmend weder genügende Abstell- noch Umfahrungsmöglichkeiten im Verbundbetrieb hat, so der VAP in seiner Stellungnahme. Die vom Bundesrat vorgesehene Überprüfung der notwendigen Zahl Rangierbahnhöfe durch die SBB kann vor dem Hintergrund des diskriminierungsfreien Netzzugangs nicht durch sie alleine erfolgen, sondern nur im Einvernehmen mit ihren Wettbewerbern im Transportgeschäft. Ebenso verhält es sich bei beabsichtigten Schliessungen sowie insbesondere beim Bau neuer Freiverladeanlagen.

Schliesslich weist der VAP darauf hin, dass Bau, Erneuerung und Rückbau von Anschlussweichen im Netz der SBB zunehmend zu Auseinandersetzungen zwischen SBB und Anschliesser bezüglich Wahl der Gleisbaufirmen und Höhe der Baukosten führen. Die SBB will sich weiterhin die Instandhaltung der Anschlussvorrichtung vorbehalten. Dieses Monopol führt aber gemäss VAP zu nicht wettbewerbsfähigen Konditionen. Er empfiehlt daher, dass die Anschlussvorrichtungen inskünftig nicht mehr Bestandteil des Anschlussgleises des Anschliessers bilden sollen, sondern zum öffentlichen Netz gehören. Die damit verbundenen Nettomehrkosten (nach Abzug der Mitbenützungsentuschädigung seitens SBB) und unter Übertragung der Bundessubventionen für Bau- und Erneuerung von Anschlussgleisen zugunsten der SBB betragen für die Gültigkeitsdauer der LV rund 17,7 Mio. Franken. Auf diese Weise könnten vertrauensschädigende Auseinandersetzungen zwischen der SBB und den Anschliessern inskünftig entschärft werden.

Im Zusammenhang mit der Überprüfung des bedienten Anschlussgleisnetzes in der Schweiz durch SBB Cargo ist gemäss VAP auch die Frage nach der Kostentragung allfällig damit verbundener Rückbauten zu beantworten. Entsprechend dem im Anschlussgleisgesetz postulierten Verursacherprinzip hat die SBB diese Kosten – vorbehältlich einer Vorteilsabgeltung durch den Anschliesser - alleine zu tragen. Entsprechende Mittel sind ebenfalls in der LV 2013 – 2016 vorzusehen.

Schliesslich regt der VAP in seiner Stellungnahme an, die Kennzahlen sowohl im Bereich „Sicherheit“ als auch „Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb“ um den Güterverkehr zu ergänzen. So sollten die Rangierunfälle im Bereich „Sicherheit“ analog zu den Personenunfällen im Zugang zur Bahn erhoben werden. Überdies sollte auch über ausgefallene Güterzüge unter entsprechender Verlagerung auf die Strasse sowie Verspätungen im Güterverkehr berichtet werden.

Bahn-, Tram-, Bus- und Schifffahrtsjubiläen im Jahr 2012

Zahlreiche jubilierende Verkehrsunternehmungen im ganzen Land

VAP. In diesem Jahr können zahlreiche Bahn-, Tram-, Bus- und Schifffahrtslinien einen runden Geburtstag feiern. Namentlich Bahnstrecken, aber auch Schiffe und Seilbahnen sind für den Güterverkehr von geschichtlicher Bedeutung. Vor 175 Jahren begann die fahrplanmässige Schifffahrt auf dem Walensee und dem Vierwaldstättersee. Vor 150 Jahren konnten zwei Bahnstrecken und die erste Pferdetramlinie der Schweiz eröffnet werden. Vor 125 Jahren nahmen vier Bahnstrecken, eine Standseilbahn sowie die Schifffahrt auf dem Bielersee ihren Betrieb auf. Überaus reichhaltig an der Zahl sind diesmal jene Strecken, die vor genau hundert Jahre entstanden. Neben dem ersten Überland-Trolleybus der Schweiz figurieren darunter 15 Bahnstrecken, 6 Tramstrecken und 4 Standseilbahnen auf der Geburtstagsliste. Vor 75 Jahren wurden lediglich zwei Tramstrecken eröffnet und eine Bahnstrecke auf Autobus umgestellt. Anders das Bild von 50 Jahren: Damals waren nicht weniger als 15 neue Luftseilbahnen zu verzeichnen. Vor 25 Jahren kamen neben dem Anschluss des Genfer Flughafens ans schweizerische Bahnnetz 10 neue Seilbahnen hinzu.

Zwei 175-jährige Schiffsbetriebe

Gleich auf zwei Schweizer Seen konnte im Jahr 1837 der fahrplanmässige Schiffsbetrieb aufgenommen werden. Allerdings verkehrten auf beiden Seen schon seit Jahrhunderten Schiffe, welche dem Personen- und Gütertransport dienten. So stellte der Walensee mangels fahrbarer Strassen die Verbindung zwischen Zürich und Chur (sowie weiter in den Süden) her. Die am 4. September 1837 mit dem Dampfschiff «Linth Escher» aufgenommene Kursschifffahrt endete allerdings vorerst 22 Jahre später, als die Vereinigten Schweizerbahnen die durchgehende Eisenbahnlinie am Südufer des Walensees eröffneten. Heute sorgt die Kursschifffahrt ganzjährig für die Verbindung zwischen Murg und Quinten, während im Sommer der Ausflugsverkehr dominiert.

Auf dem Vierwaldstättersee setzte sich der aus Strassburg stammende Casimir Friedrich Knörr dafür ein, dass mit dem Dampfer «Stadt Luzern» am 24. September 1837 die Kursschifffahrt aufgenommen werden konnte.

Zwei 150-jährige Bahnstrecken sowie das erste Pferdetram der Schweiz

Die am 7. Juni 1862 eröffnete Bahnstrecke der Wiesentalbahn von Basel Badischer Bahnhof über Riehen–Lörrach führte nach Schopfheim in der badischen Nachbarschaft. Mit der am 4. September 1862 eröffneten Bahnstrecke von Lausanne nach Balliswil (in der Nähe von Düdingen) konnte die durchgehende Bahnlinie von Lausanne nach Bern und Olten–Zürich eröffnet werden; die «Konkurrenzlinie» von Lausanne über Biel/Bienne nach Zürich bestand damals

bereits seit zwei Jahren. Am 19. Juni 1862 fuhr zudem erstmals das Rösslitrain in Genf von der Place Neuve nach dem Rondeau de Carouge.

Vor 125 Jahren: Im Seetal, in der Westschweiz, in der Ostschweiz sowie bei Basel

Die vier anno 1887 eröffneten Bahnstrecken finden sich im Seetal (Beinwil am See–Reinach–Menziken), in der Westschweiz (Genève–Veyrier), in der Ostschweiz (Frauenfeld–Wil) und bei Basel (Birsigtalbahn Basel Steinen–Therwil). Am 2. Juni 1887 konnte zudem Magglingen/Macolin mit der damals längsten Standseilbahn der Schweiz ab Biel/Bienne erschlossen werden. Da diese Bahn mit Wasserballast angetrieben wurde, stellten sich in der kalten Jahreszeit Probleme, die erste mit der Elektrifizierung des Antriebs endgültig behoben werden konnten. Der 1840 einsetzenden Kursschiffahrt auf dem Bielersee versetzte 20 Jahre später die Bahneröffnung zwischen Biel/Bienne und La Neuveville ein rasches Ende. Erst am 1. Juli 1887 konnte mit dem Schraubendampfer «Union» wieder ein fahrplanmässiges Angebot hergestellt werden.

Zahlreiche vor 100 Jahren eröffnete Strecken wurden seither auf Autobus umgestellt

Unter den hundertjährigen Bahn- und Busstrecken sollen lediglich einige Spezialitäten genannt werden. Am 4. Januar 1912 konnte der erste Überland-Trolleybusbetrieb der Schweiz zwischen Fribourg und Posieux eröffnet werden. Am 1. August 1912 dampften erstmals die Züge von Illanz nach Disentis/Mustér, während am gleichen Tag bereits elektrisch angetriebene Züge vom Eismeer auf das 3454 Meter hohe Jungfrauoch fuhren. Recht karg präsentiert sich die Liste der 75-jährigen Jubilare: Lediglich zwei Tramstrecken in Zürich und La Chaux-de-Fonds konnten neu eröffnet werden, während im gleichen Jahr die Bahnstrecke von Niederglatt nach Otelfingen eingestellt wurde. 1937 nahmen zudem die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ihren ersten Leichtstahlwagen (Prototyp mit Flügeltüren) in Betrieb. Zahlreiche neue Seilbahnen markieren weiter das Jahr 1962. Zudem wurden vor 50 Jahren die Bahnstrecken zwischen Mézières und Moudon sowie zwischen Nyon und Divonne-les-Bains auf Busbetrieb umgestellt. Auf dem Lac des Brenets startete die fahrplanmässige Kursschiffahrt, die sich auf den Sommerbetrieb beschränkt. Auch 1987 nahmen zahlreiche Seilbahnen den Betrieb auf. Auf den 1. Januar 1987 führten die schweizerischen Transportunternehmungen ein im Preis stark reduziertes Halbtaxabonnement ein; das für 100 Franken erhältliche Abonnement erhielt bald den Übernamen «Borromini-Abo». Am 31. Mai 1987 erhielt auch der Flughafen von Genf den direkten Anschluss an das Schnellzugsnetz der SBB. Am gleichen Tag verkehrten erstmals zwei TGV-Zugpaare zwischen Bern und Paris. Schliesslich genehmigten die Stimmbürger am 6. Dezember 1987 das Projekt «Bahn + Bus 2000».

Kasten

Postkutschen- und Bahnlinien ergänzten die Schifffahrt

VAP. Schon in der Postkutschenzeit achtete man darauf, die bereits etablierte Schifffahrt auf den Seen und Flüssen so wenig wie möglich zu konkurrenzieren, denn Reisende wie Güter liessen sich auf dem Wasserweg nicht nur billiger, sondern auch bequemer transportieren. Die wichtigsten Postkutschenkurse sorgten daher vor allem dafür, die Verbindung zwischen den verschiedenen Seen sicherzustellen. Recht fortschrittlich gebärdeten sich im vorletzten Jahrhundert die Fahrpläne der Postkutschen, bestanden doch schon 1850 zahlreiche Nacht-Eilposten quer durchs ganze Land. Und wo die Strassenverhältnisse für den Kutschenbetrieb unzulänglich waren, verlud man die Reisenden kurzerhand aufs Schiff. Dies wurde allerdings den Passagieren des Nachtpostkurses Zürich–Chur in der Nacht vom 16. auf den 17. Dezember 1850 zum Verhängnis, da das Walensee-Dampfboot «Delphin» bei Betlis in einem Sturm unterging und neben der Schiffsbesatzung alle Reisenden mit auf den Grund des Sees riss.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen setzte sich die bisherige Strategie, die bestehenden Schifffahrtskurse zu verbinden, teilweise fort. So wurde anno 1855 die Bahnstrecke von Morges nach Yverdon eröffnet und damit der Genfersee mit dem Neuenburgersee verbunden. 1857 folgte die Strecke Villeneuve–Bex und zwei Jahre später jene von Bouveret nach Martigny – so fand das Rhonetal den Anschluss an den Genfersee. Im gleichen Jahr endeten die Bahnschienen von Osten her noch in Biel/Bienne. Passagiere Richtung Romandie waren also bis 1860 gezwungen, aufs Schiff umzusteigen. Ebenfalls nur der kurzen Verbindung des Thunersees mit dem Brienersee diente die anno 1872 eröffnete Bodelibahn von Därligen über Interlaken nach Bönigen. Erst mit zunehmendem Passagier- und Frachtaufkommen lohnte es sich, Bahnlinien entlang der Seen zu bauen.

Kasten

Hoffnungen auf einen erleichterten Export einheimischer Güter

VAP. Ob es sich beim ältesten Dokument über die Glattthalbahn, das sich in der SBB-Infothek in Bern befindet, nur aus Zufall um den «Bericht über die Rentabilität der ersten Sektion der Jone–Glattthal-Bahn Wallisellen–Uster» handelt, kann wohl heute nicht mehr ergründet werden. Tatsächlich bemühten sich aber die Bahninitianten im Glatttal recht intensiv, eine «schöne Dividende» für das Aktienkapital nachzuweisen.

Der anno 1853 bei J. Weilenmann in Uster gedruckte achtseitige Bericht untersuchte zunächst den zu erwartenden «Waarenverkehr», der aus «Kolonialwaaren», Rohstoffen, Fabrikaten aus Baumwolle, Garn und Tüchern bestehe, was auch eine grosse Bedeutung von Uster und Wetzikon bei der Textilindustrie hindeute. Dazu komme Eisen, Getreide und Salz. Umgekehrt erhofft man sich dank der Eisenbahn auch einen erleichterten Export einheimischer Güter. In der am 15. April 1856 im «Anzeiger von Uster» publizierten Stellenausschreibungen wurden für Uster neben einem Güterexpedienten auch zwei «Expeditionsgehülfen» gesucht.

Beim prognostizierten Personenverkehr wiesen die Sachverständigen in aller Bescheidenheit darauf hin, dass «die Dichtigkeit der Bevölkerung unseres Kantons eine der grössten unseres Welttheiles» sei.

Kasten

Jubilierende Betriebe im Jahre 2012

175 Jahre

4. September 1837	Fahrplanmässige Schifffahrt auf dem Walensee
24. September 1837	Fahrplanmässige Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee

150 Jahre

7. Juni 1862	Basel Bad Bf–Riehen–Lörrach–Schopfheim
19. Juni 1862	Tram Genève: Pferdetramp Place Neuve–Rondeau de Carouge
4. September 1862	Lausanne–Balliswil

125 Jahre

23. Januar 1887	Beinwil am See–Reinach–Menziken
2. Juni 1887	Biel/Bienne–Magglingen/Macolin (Standseilbahn)
1. Juli 1887	Fahrplanmässige Schifffahrt auf dem Bielersee
20. Juli 1887	Genève (Cours de Rive)–Veyrier
1. September 1887	Frauenfeld–Wil
4. Oktober 1887	Basel Steinen–Therwil

100 Jahre

4. Januar 1912	Fribourg–Posieux (Trolleybus)
29. Januar 1912	Bulle–Les Marches
31. Januar 1912	Tram Lausanne: Georgette–Port de Pully
8. Februar 1912	Bremgarten West–Bremgarten
17. Februar 1912	Suvigliana–Monte Brè (Standseilbahn)
21. Mai 1912	Tram Zürich: Burgwies–Rehalp
5. Juni 1912	Lugano–Ponte Tresa
8. Juni 1912	Zweisimmen–Lenk
8. Juni 1912	Ligerz–Prêles/Tessenberg (Standseilbahn)
24. Juni 1912	Les Marches–Broc
26. Juni 1912	Altstätten Rathaus–Altstätten Stadt
4. Juli 1912	Tram Basel: Linien in der Margarethenstrasse und Gärtnerstrasse
13. Juli 1912	Appenzell–Wasserauen
13. Juli 1912	Bern Tierspital–Zollikofen
13. Juli 1912	Worblaufen–Worblaufen Dorf
1. August 1912	Ilanz–Disentis/Mustér
1. August 1912	Eismeer–Jungfraujoch
10. August 1912	Luzern–Dietschiberg (Standseilbahn)
24. August 1912	Meiringen–Reichenbach–Aareschlucht
24. September 1912	Tram La Chaux-de-Fonds: Stand–Bel Air
1. Oktober 1912	Ebnat-Kappel–Nesslau-Neu St. Johann
1. Oktober 1912	Tram Bern: Bubenbergrplatz–Friedheim (neue Linienführung durch die Monbijoustrasse)
31. Oktober 1912	Tram Fribourg: Tilleul–St. Léonard–Cimetière
11. November 1912	Trait–Planches umgestellt auf Autobus
23. November 1912	Sursee–Triengen
29. November 1912	Zürich Rehalp–Esslingen
16. Dezember 1912	Mürren–Allmendhubel (Standseilbahn)

75 Jahre

18. Januar 1937	Niederglatt–Otelfingen: Bahnbetrieb eingestellt
6. August 1937	Tram Zürich: Umbau Bellevueplatz
1. Dezember 1937	Tram La Chaux-de-Fonds: Charrière–Parc des Sports

50 Jahre

9. Februar 1962	Furi–Schwarzsee VS (Gondelbahn)
9. Februar 1962	Andermatt–Gemsstock (Luftseilbahn)
10. Februar 1962	Montana (Zoumian)–Cabane des Violettes, 2. Sektion (Gondelbahn)
25. Februar 1962	Rublo–Les Gouilles (Gondelbahn)
10. März 1962	Lac des Vaux–Col de Chassoure (Gondelbahn)
14. April 1962	Montana (Zoumian)–Cabane des Violettes, 1. Sektion (Gondelbahn)
24. April 1962	Mézières VD–Moudon umgestellt auf Autobus
12. Mai 1962	Gampel–Jeizinen (Luftseilbahn, bisher kantonale Konzession)
3. Juni 1962	Charmey–Vounetse (Gondelbahn)
10. Juni 1962	Wildhaus–Oberdorf–Gamsalp, 2. Sektion (Sesselbahn)
11. August 1962	Melchsee–Balmeregghorn (Gondelbahn)
30. August 1962	Val Sporz–Piz Scalottas, 2. Sektion (Sesselbahn)
29. September 1962	Nyon–Divonne-les-Bains umgestellt auf Autobus
15. Dezember 1962	Tunnel du Grand-St-Bernard–Col de Menouvre (Gondelbahn)
15. Dezember 1962	Crans–Chetseron (Gondelbahn)
15. Dezember 1962	Bruson–La Côt (Sesselbahn)
20. Dezember 1962	Savognin–Tigignas (Sesselbahn)
1962	Autobus Yverdon–Grandson
1962	Autobus Klosters Bahnhof–Klosters Dorf (Wintersaison)
1962	Fahrplanmässige Schifffahrt auf dem Lac des Brenets

25 Jahre

16. Januar 1987	Startgels–Nagens (Sesselbahn)
31. Mai 1987	Châtelaine–Genève-Aéroport (Flughafenlinie)
4. Dezember 1987	Umbau Sesselbahn Glaris–Jatzmeder in Gondelbahn
10. Dezember 1987	La Chaux–Col des Gentinales (Gondelbahn)
16. Dezember 1987	Schifer–Obersäss (Luftseilbahn)
16. Dezember 1987	Obersäss–Weissfluhjoch (Luftseilbahn)
19. Dezember 1987	Burleun–La Cauma (Sesselbahn)
19. Dezember 1987	Val Segnes–Parlet (Sesselbahn)
24. Dezember 1987	Champéry–Croix de Culet (Luftseilbahn)
24. Dezember 1987	Ried–Riederalp (Gondelbahn)
24. Dezember 1987	Curnins–Crap Sogn (Sesselbahn)
25. Dezember 1987	Leukerbad–Folljeret (Sesselbahn)

Als Bahnstrecken nur dem Güterverkehr dienten

Zwei reine Güterbahnen vor den Toren der Bundesstadt

VAP. Die meisten schweizerischen Bahnstrecken dienen neben dem Güterverkehr auch dem Transport von Reisenden. Während einige rein touristische Bahnen kaum Güter befördern, existierten andererseits früher auch Bahnen, die sich ausschliesslich dem Gütertransport widmeten und nur in Ausnahmefällen Personen beförderten. Erstaunlicherweise konnten zwei solche reine Güterbahnen jahrelang vor den Toren der Bundesstadt den Betrieb aufrechterhalten; technische und wirtschaftliche Gründe führten aber dazu, dass beide Bahnen heute von der Bildfläche verschwunden sind.

Die Steinbruchbahn Ostermundigen - die älteste Zahnradbahn Europas

Nach landläufigem Brauch wird die Vitznau–Rigi-Bahn als älteste Zahnradbahn der Schweiz bezeichnet; sie wurde am 21. Mai 1871 feierlich eröffnet und zwei Tage später in Betrieb genommen. Nach den Chronisten erfolgte erst viereinhalb Monate später, nämlich am 6. Oktober 1871, die Eröffnung der Steinbruchbahn Ostermundigen. Soweit sind die Fakten klar. Warum aber die kleine unscheinbare bernische Güterbahn dennoch die älteste Zahnradbahn von Europa ist, lässt sich aus den zeitgenössischen Quellen einwandfrei herleiten.

Bereits anno 1864 reichte die Steinbruchgesellschaft Ostermundigen ein Gesuch um eine Konzession zum Bau einer Anschlussbahn von der damaligen Station Ostermundigen der Schweizerischen Centralbahn (SCB) – diese befand sich dort, wo heute noch bei der Bushaltestelle und beim Restaurant «Waldeck» eine Barriere und verlassene Geleise an die frühere Streckenführung erinnern – zu den Steinbrüchen am Ostermundigenberg ein. Grosse Unterstützung erhielt das Projekt durch den damaligen Präsidenten der Eidgenössischen Bank und früheren Bundesrat Jakob Stämpfli.

Die Bahneinweihung muss warten

Niklaus Riggenbach, ein Freund von Stämpfli, schlug dabei vor, die grosse Steigung mit Hilfe einer Zahnstange zu bewältigen, wie sie in Amerika erstmals 1869 von Sylvester Marsh bei der Bahn auf den Mount Washington angewendet wurde. Riggenbach erhielt tatsächlich den Auftrag zum Bahnbau, und bereits 1870 war die 1,45 Kilometer lange Bahn gebaut. Ein bis 10 Prozent steiler Abschnitt von 560 Metern Länge war mit Zahnstangen nach System Marsh ausgerüstet. Aber die Bahneinweihung musste aus einleuchtenden Gründen verschoben werden. Warum das? Weil Riggenbach gleichzeitig auch die Vitznau–Rigi-Bahn baute und diese als wichtigere Bahn betrachtet wurde, musste die offizielle Inbetriebnahme noch etwas hinausgeschoben werden. Gefahren wurde aber trotzdem. Riggenbach konnte so das Zahnstangensys-

tem erproben und gleichzeitig einige Verbesserungen anbringen, was zum so genannten System Riggibach führte. Nachdem am 21. Mai 1871 (just an einem Geburtstag von Niklaus Riggibach) die Einweihungsfeierlichkeiten der Rigibahn über die Bühne gegangen waren und auch schon reichlich Wasser die Aare herabgeflossen war, wurde endlich am 12. September des gleichen Jahres die Steinbruchbahn Ostermundigen offiziell dem Betrieb übergeben. Die Einweihung, an der gar fünf der sieben Bundesräte teilgenommen haben sollen, fand sogar erst drei Wochen später statt, nämlich am 6. Oktober 1871.

Die Dampflokomotive «Gnom» erhält Verstärkung

Während den ersten sechs Betriebsjahren wurde die Dampflokomotive «Gnom» eingesetzt und anno 1876 die zweite Lok «Elfe» in Betrieb genommen. Der grau-grünliche Berner Sandstein wurde dank Bahnanschluss in der ganzen Schweiz konkurrenzfähig. Viele Bauten, wie das Bundesgericht in Lausanne und das Hotel National in Luzern zeugen heute noch davon. Im Jahr 1902 wurde der Bahnbetrieb wegen Unrentabilität eingestellt, und das nach 31 Betriebsjahren. Erfreulicherweise sind beide Dampflokomotiven der Nachwelt erhalten geblieben. Die «Elfe» steht zusammen mit einem mit Sandsteinen beladenen Güterwagen seit 1981 bei der Bushaltestelle «Zollgasse» in Ostermundigen.

Das war die Gaswerkbahn

Über 60 Jahre lang, nämlich von 1906 bis 1967, diente die Gaswerkbahn dem Kohlentransport von der Station Wabern der Gürbetalbahn zum Gaswerk in der Berner Lindenau. Längst sind die Geleise weggeräumt, aber auch nach über 40 Jahren lässt sich der Verlauf dieser Bahn sowohl auf Plänen wie auch im Gelände sehr gut nachvollziehen. Glücklicherweise ist auch die über 50 Jahre lang eingesetzte Dampflokomotive der Nachwelt erhalten geblieben.

Das erste Gaswerk der Schweiz im Marzili in Bern

Bereits in den Jahren 1841 bis 1843 erstellte die private Gasbeleuchtungs-Gesellschaft mit dem malerischen Namen «Société Bernoise dite Compagnie du Soleil» im Marzili das erste Gaswerk der Schweiz an der Weihergasse 3. Verarbeitet wurde dort zunächst einheimische Kohle vom Beatenberg und aus Boltigen, die mit Schiffen auf Thunersee und Aare zugeführt wurde. Später wurde dank dem Bau von Eisenbahnlinien ausländische Kohle bevorzugt. Diese stammte aus dem Saargebiet und später aus dem Ruhrgebiet und aus Belgien. Der Betrieb wurde 1876 in den Neubau in der Lindenau an der Sandrainstrasse verlegt. Die für das Gaswerk bestimmte Kohle (der Jahresbedarf betrug rund 20'000 Tonnen) musste mit Pferdefuhrwerken vom Bahn-

hof Bern ins Gaswerk zugeführt werden. Erst die Eröffnung der Gürbetalbahn im Jahr 1901 liess die Idee aufkommen, von der Bahnstation Wabern aus ein Anschlussgleis zu bauen.

Die Gürbetalbahn ist vom Kohlentransport wenig erbaut

Der rund 2,5 Kilometer lange Schienenweg wurde im Herbst 1906 in Betrieb genommen. Eine ursprünglich geplante Linienführung mit einer Zahnstangenstrecke wurde zugunsten einer reinen Adhäsionsstrecke fallengelassen; diese wies dann immer noch eine Steigung von 35 Promillen auf. Im Gaswerk sorgten dann Drehscheiben für die Verbindungen mit den Stumpengel-eisen zu Kohlehalden und Fabrikationsgebäuden. Zunächst sorgte die damals noch selbständi-ge Gürbetalbahn (GTB) mit eigenen Lokomotiven für die Zufuhr der Kohlenwagen. Wie der da-malige Direktor der Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn (BLS), Professor Fritz Volmar, in seinem 1941 erschienenen Werk über die Gürbetalbahn schreibt, war die Bahn keineswegs erbaut über die täglich 15 bis 20 zu transportierenden Kohlenwagen, da diese lediglich vom Güterbahnhof Bern Weyermannshaus nach Wabern zu befördern waren. Zudem war der Rücktransport der leeren Wagen wenig einträglich. Verbesserung brachte dann das Jahr 1939, als englische Koh-le vom Mittelmeerhafen Genua bezogen wurde und die Kohlenwagen von Thun durchs Gürbe-tal nach Wabern rollten.

Das Gaswerk beschafft eine eigene Dampflokomotive

Am 1. Mai 1908 erhielt dann das Gaswerk eine eigene Lokomotive. Die Nassdampf-Lokomotive mit der offiziellen Bezeichnung E 3/3 Nr. 1 wurde von der Schweizerischen Lokomotiv- und Ma-schinenfabrik Winterthur (SLM) unter der Fabrikationsnummer 1901 erbaut. Sie vermag eine Anhängelast von 400 Tonnen zu ziehen.

Zu ihrem Namen «Lise» soll die Dampflok am 2. Juni 1953 gekommen sein. Damals wurde ein langjähriger Lokführer verabschiedet, wobei die Übergabe an den neuen Dampfmeister Ernst Haefeli just an jenem Tage stattfand, als die noch heute amtierende Königin Elizabeth II. von Grossbritannien und Nordirland gekrönt wurde. Neben Gütern beförderte die Dampflok aus-nahmsweise auch Personen, so im Dezember 1967, als die Bundesstadt offiziell an den Gas-verbund Mittelland angeschlossen wurde und die geladenen Gäste zu einer Fahrt an das Aare-ufer kamen.

Das Ende der Gaswerkbahn kündigt sich an

Mit dem Anschluss Berns an das überregionale Ferngasnetz schlug die Abschiedsstunde für die Gaswerkbahn. Der früher mit Schiffen, dann mit Fuhrwerken und schliesslich während über 60 Jahren per Bahn zugeführte Rohstoff wurde nicht mehr benötigt, da nun die Ferngasleitung

VAP-Informationsdienst 1/2012

das benötigte Gas in konsumfertiger Art zuführte. Die Fabrikation von Leucht- und Brennstoff mittels Steinkohleentgasung hatte endgültig ausgespielt und einer neuen Technik Platz zu machen. Zunächst bezog Bern entgiftetes Stadtgas aus Basel und ab 1972 Erdgas.

Am 23. April 1971 war dann der Tag der feierlichen Aufnahme des Dampfbetriebs im Sensetal. 1993 schenkte die Stadt Bern die «Lise», die bis anhin nur als Leihgabe zur Verfügung gestanden hatte, dem Verein Dampf-Bahn Bern. Heute ist die Lok im Depot Konolfingen remisiert.

Die Gaswerkbahn hinterlässt ihre Spuren

Trotzdem nach der Betriebseinstellung bald die Schienen entfernt und das ehemalige Bahnareal an Private verkauft werden konnte, ist der Streckenverlauf noch heute sehr gut nachvollziehbar. Der untere Teil des Trassees dient heute als bequemer Spazier- und Veloweg. Verschwunden ist hingegen jene Brücke, die zwischen den Häusern 32 und 34 die Eichholzstrasse überspannte. Der Pappelweg lässt gut noch den ehemaligen Verlauf der Gaswerkbahn erkennen. Auf der Höhe der Seftigenstrasse 300 überquerte die Gaswerkbahn die Strasse, gut gesichert durch ein Andreaskreuz samt Blinklicht.

Für telefonische Auskünfte:

Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP, 079 544 58 78

Tony Lüchinger, Kommunikation VAP, 079 378 72 41

** Der VAP ist der Verband der verladenden Wirtschaft. Er vertritt als gesamtschweizerischer Branchenverband ca. 300 Unternehmungen der Schweiz, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen tätigen. Die Unternehmungen der verladenden Wirtschaft sind die Auftraggeber der Transporteure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionsfirmen, Strassenfuhrhalter usw.) und somit die eigentlichen Akteure im Güterverkehr und in der Verlagerungspolitik. Sie sind es, welche letztlich auch die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen. 2/3 der Erträge aus der LSVA (über 900 Mio. Franken pro Jahr) fliessen in den FinöV-Fonds. Damit leistet die verladende Wirtschaft einen grossen Teil an die Finanzierung zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, erhält aber dafür die schlechteste Priorität auf dem Schienennetz und bezahlt die höchsten Trassenpreise.*