Aktualitaeten = Actualités = Attualita' = Tourist news

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **60 (1987)**

Heft 10: **Bischofszell : Bezirk abseits der Heerstrasse = district à l'écart de la route stratégique = distretto discosto dalle grandi vie strategiche = district off the Beaten Track**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

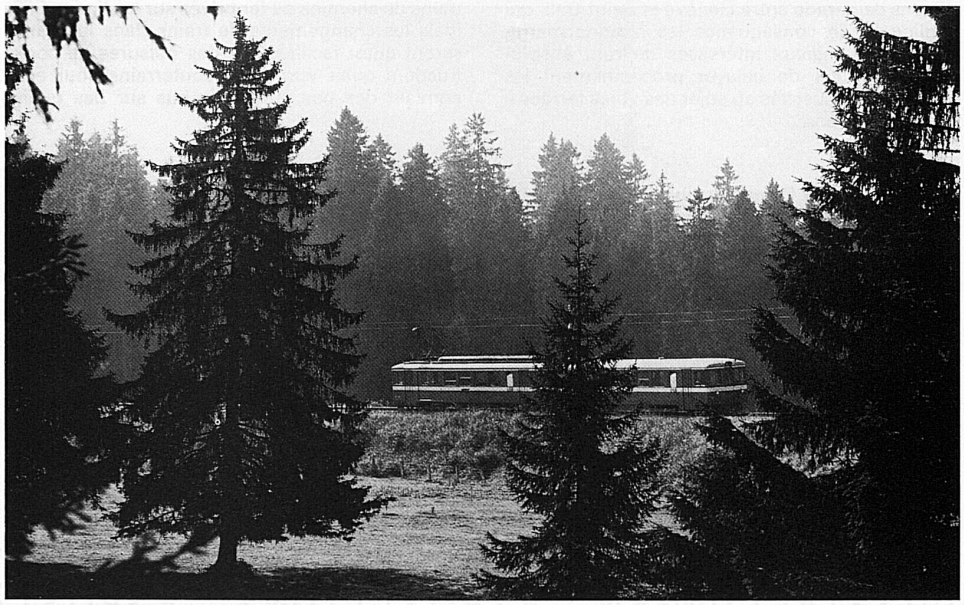
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

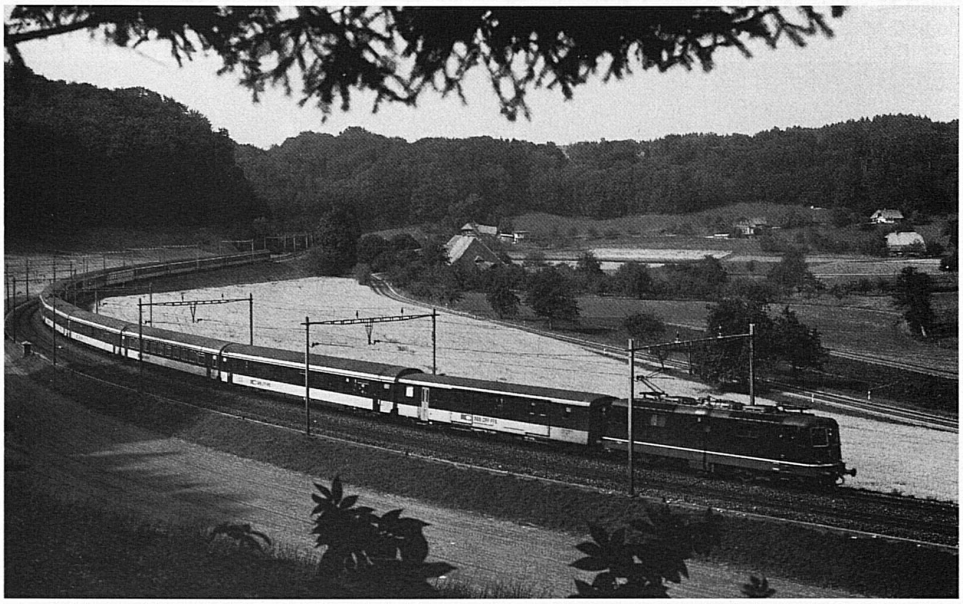
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Was ist eigentlich «Bahn + Bus 2000»?
Acht von zehn Schweizern ist das Schlagwort «Bahn 2000» für einen attraktiveren öffentlichen Verkehr zwar geläufig, aber nur drei von zehn vermögen die hinter dem Begriff stehende Idee richtig zu deuten. «Bahn + Bus 2000» hat nichts mit Schnellverbindungen à la TGV zu tun, es will die Bahn/Tram/Bus/Schiff/Postauto/Seilbahn-Angebote massgeblich verbessern und vor allem aufeinander abstimmen.
Eine Spontan-Umfrage der LITRA zeigt ein latentes Informationsmanko in weiten Kreisen der Bevölkerung deutlich auf: Von 200 Befragten interpretieren mehr als 140 Personen (rund 70 Prozent) das Motto «Bahn und Bus 2000» ungenau bis falsch. Ihnen schweben Superschnellzugs-Strecken mit Bahntempi von 250 und mehr Stundenkilometern vor. «Diese irrige Ansicht mag davon herrühren, dass die vier systembedingten Neubaubahnstrecken von insgesamt 120 Kilometer Länge ungleich mehr Diskussionsstoff auslösen als die ganze Idee, welche ja gerade auch in ländlichen Gebieten ganz erhebliche Angebotsverbesserungen bringt», erklären Vertreter des öffentlichen Verkehrs. «Gerade aber mit einer Parade-Schienenflitzer-Strecke zwischen Genf und St. Gallen und entsprechender Vernachlässigung der Randregionen hat das Takt-Netzwerk des öffentlichen Verkehrs von morgen nichts zu tun.» Bedeutende Anstrengungen aller interessierten Kreise werden in nächster Zeit nötig sein, um vor allem das «Kernmissverständnis» Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke aus dem Weg zu räumen.
Für den Präsidenten des Verbandes der Privatbahnen und regionalen Buslinien steht fest, dass das Vorhaben «Bahn und Bus 2000» für den öffentlichen Verkehr eine «Jahrhundert-Chance» darstellt: «Das System gibt Anlass zur angebotsseitigen Erneuerung auch auf Zubringer-Strecken. Zugegeben, dafür sind auch gewisse Investitionen nötig. Wir erreichen damit analog der Strasse eine sinnvolle und optimale Vernetzung von National-, Haupt- und Nebenstrecken. Mit ‹Bahn und Bus 2000› spielt der öffentliche Verkehr seine Vorteile als ökologiegerechte Technologie voll aus.»
Ein engmaschiges Schienennetz von 5000 Kilometern Länge, verdichtet durch weitere 15 000 Streckenkilometer von Postautos, Bussen, Nahverkehrsunternehmen und Touristikbahnen, schafft gute Voraussetzungen. Das neue System will dieses Verkehrsangebot spürbar aufwerten. Nicht durch Kreation neuer Linien-Gebilde, sondern zur Hauptsache über wesentlich verbesserte Anschlussmöglichkeiten. Weil «Bahn und Bus 2000» alle öffentlichen Transportunternehmen einschliesst, wird man künftig nicht nur vermehrt Privatbahnzüge auf SBB-Strecken sehen, sondern auch das Umsteigen in Bahnhöfen soll durch bauliche Massnahmen erleichtert werden: bequeme Hochperrons, verkürzte Unterführungen, Bushaltestellen auf Perrons. Konkrete Beispiele: In Chur soll die Bahn von Arosa näher zu den SBB-Zügen rücken. Gleiches plant in Nyon die Bahn nach St-Cergue oder in Freiburg die GFM mit einer zentralen Bus-/Bahn-Drehscheibe. Genau so wie die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn bis in drei Jahren zum Zürcher Hauptbahnhof «vorstösst», könnte etwa in der Waadtländer Metropole die Linie von Bercher bis mitten ins Zentrum führen. «Pulsierende Knoten» schaffen und «Umsteigezeiten minimalisieren» heisst die erfolgversprechende Devise der Planer.
Für den Reisenden leicht fasslich bleiben die wesentlichen Merkmale des Knoten-Prinzips von «Bahn und Bus 2000»: Stark verbesserte Anschlüsse zwischen Zügen, Bussen, Schiffen und Seilbahnen kommen dadurch zustande, dass jeweils auf die vollen – unter Umständen auch auf die halben Stunden –
– kurz vorher Züge und Busse aus allen Richtungen ankommen,
– kurze, aber genügende Umsteigezeiten zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln hergestellt werden und
– diese in allen Richtungen wenige Minuten nach der vollen oder halben Stunde wieder abfahren.
In regionalen Zentren erfolgt die Verknüpfung des Lokalverkehrs auf Schiene und Strasse mit dem Schnellzugsnetz. Ein Beispiel aus der Ambassadorenstadt Solothurn veranschaulicht, welche schier «präzisionsmechanischen» Fahrplankoordinationen notwendig sind, um hier acht verschiedene Transportunternehmungen zu einem gut funktionierenden Verkehrsknoten auszugestalten: Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS), Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT), Solothurn-Münster-Bahn (SMB), Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB), Busbetriebe Solothurn (BSU), Postautokurse (PTT), SBB, Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG). Man sieht: Eine Art von Uhrwerk liegt der Angebots-Strategie für den öffentlichen Personenverkehr im Jahre 2000 zugrunde. Kleine und grössere Rädchen – Bahnen, Busse, Postautos, Schiffe darstellend – müssen millimetergenau ineinandergreifen, um der genialen Theorie für ein zeitgemässes Transportsystem auf Schiene, Strasse und Wasser zum Durchbruch zu verhelfen.
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA)



«Bahn + Bus 2000» bedeutet nicht allein schnelle Verbindungen, sondern vor allem das «Verknüpfen» von SBB, Privatbahnen, Tram, Bus, Schiff, Postauto und Seilbahnen



En somme, qu'est-ce que «Rail + Bus 2000»?
Sur dix Suisses, huit savent bien ce que signifie le slogan «Rail 2000» pour des transports publics attractifs, mais seulement trois sur dix considèrent à sa juste valeur le terme «Rail + Bus 2000» qui n'a rien à voir avec des relations rapides à la TGV, mais entend améliorer sur une vaste échelle l'ensemble des transports offerts au public (rail/tram/bus/bateau/car postal/funiculaire), en les mettant tous dans le «jeu».
Une enquête spontanée révèle distinctement un manque d'information latent dans de vastes milieux de la population: sur 200 personnes interpellées, plus de 140 (soit 70% environ) interprètent mal ou inexactement le slogan «Rail + Bus 2000». Leur pensée imagine des lignes de trains directs «super» circulant à des vitesses de 250 kilomètres à l'heure, voire plus. Les représentants des transports publics estiment que «ce point de vue erroné peut résulter du fait que les quatre nouveaux tronçons de voies ferrées, de 120 km au total, à construire et dictés par le système soulèvent plus de matière à discussion que l'ensemble de l'idée qui entend justement apporter aussi dans les contrées rurales des améliorations d'offres considérables. Le réseau ferré à horaire cadencé des transports publics de demain n'a rien à voir en fait avec une ligne de trains ultrarapides de parade entre Genève et Saint-Gall, qui négligerait en conséquence les régions marginales». Les milieux intéressés devront absolument s'efforcer de balayer prochainement les malentendus suscités au sujet des voies ferrées à grandes vitesses.

Pour le président de l'Union suisse des chemins de fer privés et des lignes de bus régionales, il s'avère que le projet «Rail et Bus 2000» représente une «chance du siècle» pour les transports publics: «Le système donne l'occasion de renouveler les offres de transport sur les lignes d'accès également. Il va de soi que certains investissements seront nécesssaires à cet effet. Nous obtiendrons ainsi une séparation de trafic optimale, analogue à celle de la route: une répartition judicieuse du réseau des lignes nationales, principales et secondaires.
Avec «Rail + Bus 2000», les transports publics engagent leurs avantages comme technologie respectueuse de l'écologie.»
Un réseau ferré très dense, long de 5000 kilomètres, complété par 15000 kilomètres supplémentaires de lignes de cars postaux, de bus, d'entreprises de trafic local et de chemins de fer touristiques, fait de la Suisse le pays aux «meilleures accessibilités du monde». Le nouveau système veut mettre en valeur de manière sensible cette offre de transport déjà très bonne aujourd'hui, non par la création de lignes nouvelles, mais surtout par des possibilités de correspondances encore meilleures. Vu que «Rail + Bus 2000» englobe toutes les entreprises de transports publics, on verra à l'avenir non seulement davantage de trains de chemins de fer privés sur les lignes CFF, mais les changements de trains dans les gares seront aussi facilités par des mesures de construction: quais surélevés, souterrains pour économiser des pas, arrêts de bus sur des quais.

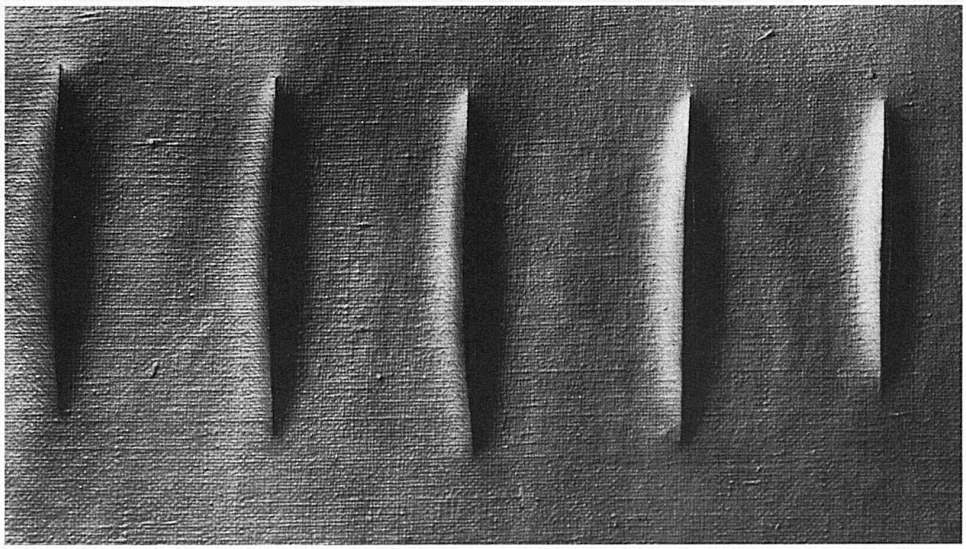
Exemples concrets: à Coire, le terminus du chemin de fer d'Arosa sera rapproché des trains CFF; il en sera de même à Nyon pour les trains de Saint-Cergue, et à Fribourg pour les GFM qui seront dotés d'une plaque tournante centrale pour les bus et le chemin de fer; puis également pour le Chemin de fer du Sihltal et de l'Uetliberg-Zurich qui, dans trois ans, pénétrera dans la gare principale. Il est aussi prévu à Lausanne de prolonger la ligne d'Echallens-Bercher jusqu'au centre de la ville. La devise pleine de promesse des planificateurs est de créer des centres nerveux et de «minimiser les temps de changement».
Pour le voyageur, les caractéristiques essentielles du principe de centres «Rail et Bus 2000» restent très compréhensibles: correspondances fortement améliorées entre trains, bus, bateaux et funiculaires, de sorte qu'ils sont à même, à chaque heure, voire à chaque demi-heure:
– d'arriver de toutes les directions peu avant l'heure ou bien avant la demi-heure
– d'assurer des temps de changement courts, mais suffisants entre les moyens de transport public, et
– de repartir dans toutes les directions quelques minutes seulement après l'heure ou la demi-heure.
La liaison du trafic local sur rail et sur route avec le réseau des trains directs se fait dans des centres régionaux.

Service d'information pour les transports publics (LITRA)

Sonderangebot Olma-Kombi
Bei den meisten Bahnhöfen kann vom 8. bis 18. Oktober 1987 ein Spezialbillett für den Besuch der Olma in St. Gallen gekauft werden. Die Karte ist 1 Tag gültig und berechtigt neben dem Eintritt in die Ausstellung zur Bahnfahrt von irgendeiner Station nach St. Gallen und zurück sowie zum Transfer mit dem Bus. Die Preise: Fr. 24.– für ½-Preis-Abonnenten (2. Klasse; 1. Klasse Fr. 36.–). Ohne ½-Preis-Abo Fr. 36.– (1. Klasse Fr. 55.–). Familienvergünstigung für Bahnfahrt. Karten müssen abgestempelt werden.

Wanderbuch Zentralschweiz:
Vierwaldstättersee – Rigi
Wer sich die Zentralschweiz und insbesondere die Gebiete im Umkreis des Vierwaldstättersees zum Wanderziel nimmt, wird reich belohnt: Es scheinen sich stellenweise die Fjorde Norwegens mit den milden, feigenbaumgeschmückten Gestaden Italiens zu vereinigen, und erhöhte Geländepunkte ermöglichen rundherum herrliche Ausblicke. Darüber hinaus vermittelt diese Landschaft dem Wanderer immer wieder Begegnungen mit der Geschichte der Schweiz, denn zahlreich sind die Zeugnisse aus früherer Zeit. Im heimatkundlichen Teil hat der Benützer des Wanderbüchleins auch Gelegenheit, sich vertiefende Kenntnisse über Ortschaften und regionale oder lokale Aspekte zu verschaffen. Das Konzept des Wanderbuches ermöglicht an erster Stelle die lückenlose Umwanderung des vielgliedrigsten Sees der Schweiz, im zweiten Teil aber die Erschliessung dankbarer Wandergebiete im Hinterland.
Wanderbuch 3688, Kümmerly+Frey, Bern 1987, Fr. 16.80.

AUSSTELLUNGEN EXPOSITIONS ESPOSIZIONI EXHIBITIONS



Villa Malpensata Lugano:
Lucio Fontana und der Spazialismo
Italien nach dem Krieg: Eine Gruppe von Künstlern will gewissermassen auf den Trümmern des Krieges eine eigenständige Kunst aufbauen. Die Stadt Mailand wird Zentrum dieser fortan «Spazialismo» genannten Kunstrichtung. Im ersten ihrer Manifeste macht die Künstlergruppe deutlich, wohin die italienische Kunst in die nächsten 10 Jahre führen sollte: «Wir wollen, dass das Bild aus seinem Rahmen und die Skulptur unter ihrem Glassturz hervortritt. Der luftige künstlerische Ausdruck einer einzigen Minute hat für die Ewigkeit die gleiche Bedeutung wie jener von der Dauer eines Jahrtausends. Deshalb werden wir mit den Mitteln der modernen Technik künstliche Formen, wunderbare Regenbogen, Leuchtschriften am Himmel erscheinen lassen. (...) Wir haben uns von oben betrachtete und die Erde von fliegenden Raketen aus fotografiert.»

Lucio Fontana: «Attese» 1959, olio su tela sacco