

Ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember planen SBB und DB viermal täglich einen Bus-Shuttle von Zürich nach München. Ohne Halt in St. Gallen. Die SBB begründen dies mit «Fahrplanstabilität».

SBB-Bus hält nicht in St. Gallen

DANIEL KLINGENBERG

Die Verzögerungen beim Ausbau der Bahnstrecke Zürich–München sind seit Jahren ein Thema. Das Problem liegt bei der Deutschen Bahn (DB), die das Datum für die Fertigstellung der Elektrifizierung der Strecke Lindau–München mehrmals nach hinten korrigierte. Die letzte Meldung der DB lautete: Ende 2020 solle die Elektrifizierung fertig sein.

Im Juli diesen Jahres wurde dann bekannt, dass SBB und DB ab «Spätherbst» viermal täglich einen Bus-Shuttle zur Verbesserung der Verbindung Zürich–München planen. Die Kritik war harsch. Es war von einer «Bankrotterklärung der Bahn» die Rede, diese solle sich ihrem Schienen-Kerngeschäft widmen. Nun soll der Zürich–München-Shuttle starten. «Dies wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember der Fall sein», sagt Christian Ginsig von der SBB-Kommunikation.

«Für Kunden aus Zürich»

Es seien täglich vier Busverbindungen je Richtung geplant, sagt Ginsig weiter. «So werden wir mit den vier EC-Zügen einen Zweistundentakt Zürich–München haben.» Dies allerdings nicht für Bahnkunden aus dem Raum St. Gallen. Denn, so Ginsig: «Es wird ein Nonstop-Bus von Zürich nach München ohne Halt in St. Gallen sein. Wir haben das SBB-intern bereits kommuniziert.» Die Busse mit deutschem Kennzeichen seien ein Angebot für alle Kunden, welche von Zürich direkt nach München fahren wollen.

Grund dafür, dass St. Gallen nicht bedient wird, sei «die Fahrplanstabi-



Für St. Gallen bleibt es auch nach dem Fahrplanwechsel bei vier täglichen Verbindungen nach München.

Bild: Ralph Ribi

tät». Dies, weil jeder Halt mehr Zeit benötige und zudem das Risiko bestehe, dass wegen eines Verkehrsstaus die Fahrzeiten nicht mehr eingehalten werden könnten.

Busse statt Elektrifizierung?

Die St. Galler Nationalrätin Claudia Friedl (SP) hat zum Busbetrieb Zürich–München einen Vorstoss eingereicht. Sie fragt den Bundesrat, ob es «opportunistisch sei», den Betrieb ohne Halt in St. Gallen zu führen, und damit «ganze Regionen, wie hier die Ostschweiz», von internationalen Verbindungen abzuhängen. Der Bundesrat weist in seiner Antwort eine mögliche Einflussnahme zurück. «Grenzüberschreitende Angebote er-

halten keine staatlichen Abgeltungen.» Daher könne der Staat keine Forderungen zur Fahrplangestaltung stellen. Die Unternehmen müssten diesen nach wirtschaftlichen Kriterien gestalten.

Bei Pro Bahn Schweiz, der Interessenvertretung der ÖV-Kunden, befürchtet man, dass der Busbetrieb die DB-Elektrifizierung weiter verzögere. «Wenn erst einmal diese Busse rollen zwischen Zürich und München, wird die DB die Elektrifizierung der Strecke München–Lindau erst recht auf die lange Bank schieben», sagt Pro Bahn-Präsident Kurt Schreiber.

Ginsig widerspricht dieser Vermutung: «Der Busbetrieb wird für die DB nicht Argument sein, die Elektrifizie-

ring Lindau–München weiter zu verzögern.» Denn die Strecke Zürich–München habe für SBB und DB grosses Fahrgastpotenzial. Dieses sei nur auf der Schiene und nicht auf der Strasse zu bewältigen.

«Nichtssagende Antwort»

Was Schreiber nicht beruhigt: «Der Ausbau der Strecke Zürich–München ist ein Trauerspiel. Ich bezweifle, dass der Ausbau bis im Jahr 2020 realisiert ist.» Er kritisiert auch die Aussagen des Bundesrates. «Bezeichnend für den fehlenden politischen Willen mit dem Ausbau von Zürich–München vorwärtszumachen, ist die nichtsagende Antwort des Bundesrates auf den Vorstoss Friedl.»

DELEGIERTENVERSAMMLUNG

Grüne wollen heutige Autos verbieten

ZÜRICH. Die Schweizer Grünen haben sich an ihrer Delegiertenversammlung gestern Samstag ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: In Zukunft sollen auf Schweizer Strassen nur noch Fahrzeuge unterwegs sein, die von «grünem Strom» betrieben werden. Verbrennungsmotoren sollen bis im Jahr 2050 verschwinden.

Die Delegierten stimmten der Resolution «Klimaschutz: Aktionsplan Mobilität» mit 103 zu 27 Stimmen bei 9 Enthaltungen zu. Erreicht werden soll der Null-Emissions-Verkehr unter anderem mit einem Bonus für Elektrofahrzeuge. Finanziert werden soll dieser durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer. (sda)

VERBOT AUFGEHOBEN

Parteien dürfen wieder aufs Rütli

LUZERN. Der Bund und die Rütli-Verwalterin haben sich in der Frage geeinigt, ob Parteien künftig wieder gewisse Anlässe auf der Wiese am Urnersee durchführen dürfen. Es werde eine «kleine Lockerung» des heutigen Verbots geben, erklärt Martin Hofer, Sprecher der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft (SGG), die das Rütli verwaltet. Er bestätigte damit eine Meldung des «Blicks». Politische Parteien sind heute auf dem Rütli nicht zugelassen. Diese strikte Regelung soll dafür sorgen, dass die Stätte nicht von politischen Partikularinteressen vereinnahmt wird. SVP und CVP forderten aber mit Vorstössen eine Lockerung, und der Bundesrat zeigte sich dem Anliegen gegenüber offen. Zu den Details äusserte sich Hofer nicht, da das Geschäft nun beim Bund liege. Das neue Reglement müsse noch vom Bundesrat genehmigt werden. (sda)

Anzeige

MACHT DEN ALLTAG ZUM ABENTEUER.

Der JAGUAR XF Sportbrake macht Raum für Ihren Lifestyle. Mit einem Ladevolumen von bis zu 1'675 Litern bietet er mehr Platz als je ein JAGUAR zuvor. Sein vollendetes Design verbindet die Eleganz einer Luxuslimousine mit der Alltagstauglichkeit eines Sportkombis. Dabei strebt er souverän vorwärts mit der Kraft aus dem sportlichen 3.0-Liter-V6-Diesel S, dem sparsamen 3.0-Liter-V6-Diesel oder dem 2.2-Liter-Turbodiesel, dem effizientesten JAGUAR-Motor aller Zeiten (Normverbrauch 5.2 l/100 km, Effizienzklasse A).

Anspruchsvolle Abenteurer erleben den XF Sportbrake jetzt auf einer Probefahrt beim JAGUAR-Fachmann.

JAGUAR.CH

SONDERLEASING 3.9%
AB 636.-/MT.*



JaguarSchweiz



*Leasingberechnung: JAGUAR XF Sportbrake 2.2-L-Diesel, 5-Türer, 2WD, 200 PS/147 kW, Verkaufspreis CHF 63'400.-, Leasingrate monatl. CHF 636.30, Leasing gültig vom 2.8. bis 29.11.2013, Sonderzahlung 22% des Verkaufspreises, Laufzeit 48 Monate, 10'000 km/Jahr, effekt. Jahreszins 3.97%, oblig. Vollkasko nicht inbegriffen, Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Angebot nur bei teilnehmenden Händlern gültig. Abgebildetes Modell: inkl. Sonderausstattung Black-Pack/20"-Design-Rad «Kalimnos» metallic, Verkaufspreis CHF 69'360.-, Gesamtverbrauch 5.2 l/100 km (Benzinäquivalent 5.824 l), Ø CO₂-Emission 139 g/km, Effizienzklasse A. Ø CO₂-Emission aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeuge 153 g/km.

Hoffnung für Allergiker unter den Katzenfans

KATHARINA BAUMANN

ZÜRICH. Jede zehnte Person reagiert allergisch auf Katzenhaare. Die meisten müssen dann ihren geliebten Stubentiger abgeben. Jetzt kommt aber Hypo-Pet, ein Spin-off der Universität Zürich. «Eines Tages sind wir auf die Idee gekommen, bei der Katzenhaarallergie das System umzukehren», sagt Co-Gründerin Gabriela Senti. Anstatt des Menschen soll die Katze geimpft werden.

Und so würde das funktionieren: Katzenhaar-Allergiker reagieren auf das Protein Fel d 1, das im Speichel und im Talg der Tiere enthalten ist. Beim Lecken überträgt die Katze das Protein auf Fell. Das Projekt von Hypo-Pet würde dieses Protein neutralisieren, die Induktion von Antikörpern im Speichel soll die Ausschüttung des Proteins reduzieren. Dieser neue Ansatz der Impfung am Tier zur Verbesserung der Gesundheit des Menschen könne ohne aufwendige klinische Studien am Menschen effektiv und schnell realisiert werden, sagt Senti. Sie betont, dass sich Hypo-Pet noch immer im Forschungsstadium befindet: «Wir haben noch kein Produkt.» Dennoch hat sie den Einzug ins Finale des Swiss Technology Awards geschafft, die Jurierung ist Ende November.

Mark Anliker, Fachbereichsleiter Allergologie am Kantonsspital St. Gallen, spricht von einem «brillanten Projekt». Katzenhaarallergie sei auch am Kantonsspital ein wichtiges Thema. Ausgewählten Patienten, die aus sozialen oder beruflichen Gründen Katzen nicht meiden können – zum Beispiel Tierärzte –, wird eine Spritzenkur angeboten. Wöchentlich bis zweiwöchentlich wird ihnen eine

Impfung gespritzt. Das dauert etwa drei Jahre lang, kostet pro Jahr 1000 bis 2000 Franken und ist mit Nebenwirkungen verbunden. Allen anderen wird empfohlen, die Katze entweder ganz wegzugeben oder einzelne Zimmer katzenfrei zu halten. Junge Katzen können daran gewöhnt werden, dass sie gewaschen werden.

Die Katze einmal jährlich zu impfen statt dem Menschen ein Katzenkontaktverbot oder eine intensive Spritzenkur zu verschreiben – das

tönt gut. Doch ist es ethisch vertretbar? Der international bekannte Katzenforscher Dennis C. Turner steht der Idee positiv gegenüber: «Das

tönt sinnvoll, solange es der Katze nicht schadet – und davon gehe ich bei einem solchen Forschungsprojekt aus.» Skeptischer sieht es Eva Waiblinger von der Fachstelle Heimtiere des Schweizer Tierschutzes (STS). Die Impfung von Menschen gegen Katzenhaarallergie sei in Amerika weit fortgeschritten: Die Behandlung «Cat-Spire» der Firma Circassia befindet sich kurz vor der Zulassung auf den Markt. «Wenn man Menschen bald impfen kann, macht es keinen Sinn, dass die Tiere hinhalten müssen», sagt sie. Das gehe für sie in Richtung Designkatze: «Wir sollten ein Tier aber nicht unseren Bedürfnissen gemäss zurechtspritzen. Und wir sollten es auch nicht gegen ein körpereigenes Protein impfen, von dem wir nicht wissen, was für Funktionen es genau hat.»

Senti betont: Das Protein schein bei der Katze keine essenzielle Bedeutung zu haben, auch nach der Kastration sei es reduziert. «Es ist unsere Vision, einen für die Katze nebenwirkungsfreien Impfstoff zu entwickeln.»