

Bahn 2000 im Überblick: das Konzept der Bahn 2000 und die Bedeutung des Adlertunnels beim Betrieb der Bahn 2000

Autor(en): **Moser, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **118 (2000)**

Heft 49/50: **Adlertunnel**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

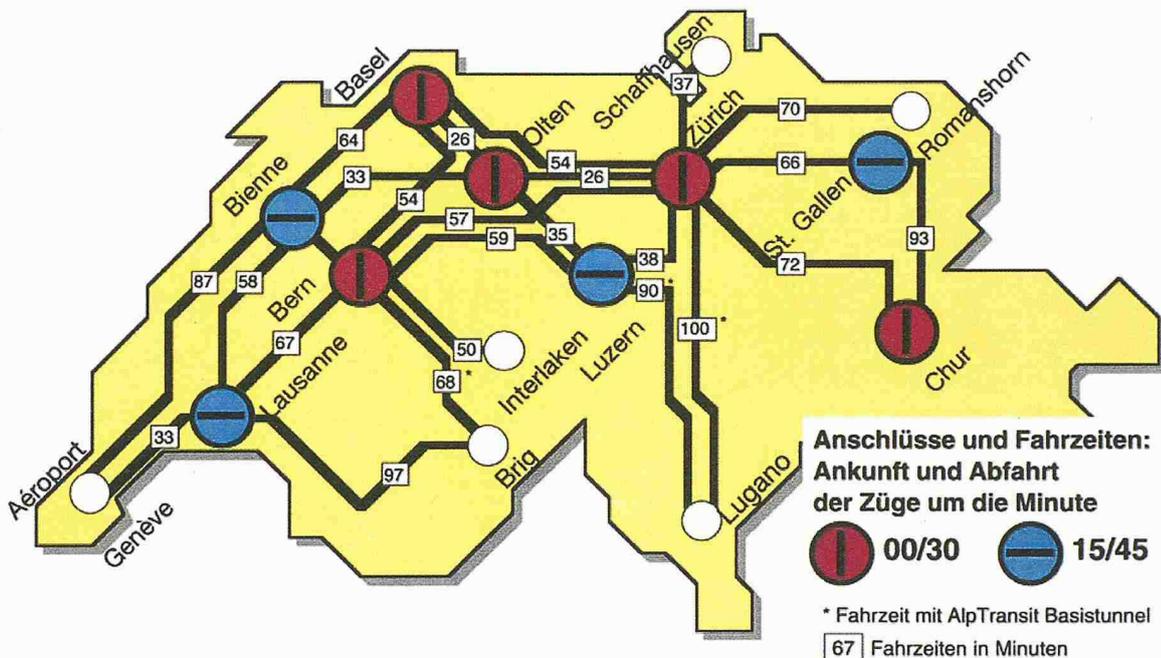
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80011>

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.



1

Übersicht Knotensystem Bahn 2000 (Bilder: SBB)

Paul Moser

Bahn 2000 im Überblick

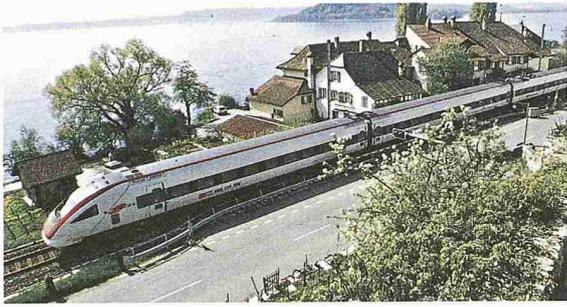
Das Konzept der Bahn 2000 und die Bedeutung des Adlertunnels beim Betrieb der Bahn 2000

Das Konzept Bahn 2000 bringt bis zum Jahr 2005 schrittweise häufigere und vermehrt umsteigefreie Verbindungen, bessere Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen, Verkürzungen der Gesamtreisezeit und attraktive zusätzliche Dienstleistungen. Bahn 2000 baut auf dem Stundentakt auf und erweitert dieses Angebot auf verkehrsstarken Strecken zum Halbstundentakt. Dank dem dichteren Zugsangebot und zusätzlichen Anschlussgruppen in den Knotenbahnhöfen wird der Regionalverkehr besser in den Fernverkehr eingebunden.

Grundlage für das Funktionieren von Bahn 2000 ist ein ausgeklügeltes Knotensystem. Stündlich oder halbstündlich treffen sich die Intercity-, Schnell- und Regionalzüge sowie andere regionale Verkehrsträger auf

Schiene und Strasse in den Knotenbahnhöfen (Bild 1). Das bedingt zwischen den Knotenbahnhöfen Fahrzeiten von etwas weniger als einer Stunde. Fahrzeitreduktionen lassen sich durch Neigezüge, kürzere Zugfolgezeiten und Ausbauten auf dem bestehenden Netz erreichen. Für wesentliche Fahrzeiteinsparungen und Leistungssteigerungen für den Reise- und Güterverkehr sind aber Netzergänzungen durch Neubaustrecken unerlässlich.

Betreffend Rollmaterial setzt die Bahn 2000 auf zwei neue Fahrzeugtypen, nämlich die Neigezüge und die Doppelstockzüge (Bild 2 und 3). Neigezüge bringen auf kurvenreichen Linien wesentliche Fahrzeiteinsparungen. Die bestehenden Strecken können mit geringerem Aufwand für höhere Geschwindigkeiten hergerichtet werden. Doppelstockzüge mit Intercity-Komfort verkehren dort, wo Sitzplätze knapp sind. Das betrifft vor allem die Strecken Zürich-Basel, Zürich-Luzern, Zürich-Chur und die Paradestrecke Zürich-Bern. Kernelemente der Netzergänzungen sind die 45 km lange doppelspurige Strecke Olten-Bern und der Aus-



2/3

Neige- und Doppelstockzug

bau des Bahnhofes Zürich. Die Neubaustrecke bringt einen Fahrzeitgewinn zwischen Bern und Olten von 15 Minuten. Damit sinkt die Fahrzeit auf der Strecke Bern-Zürich und Bern-Basel auf je unter eine Stunde. Für diese Hochgeschwindigkeitsstrecke wird die Führerstandssignalisierung ohne Aussensignale eingeführt. Die «elektronische Sicht» für den Lokführer erhöht gleichzeitig die Sicherheit und die Kapazität der Strecke. Grösstes Einzelvorhaben der Bahn 2000 nörd-

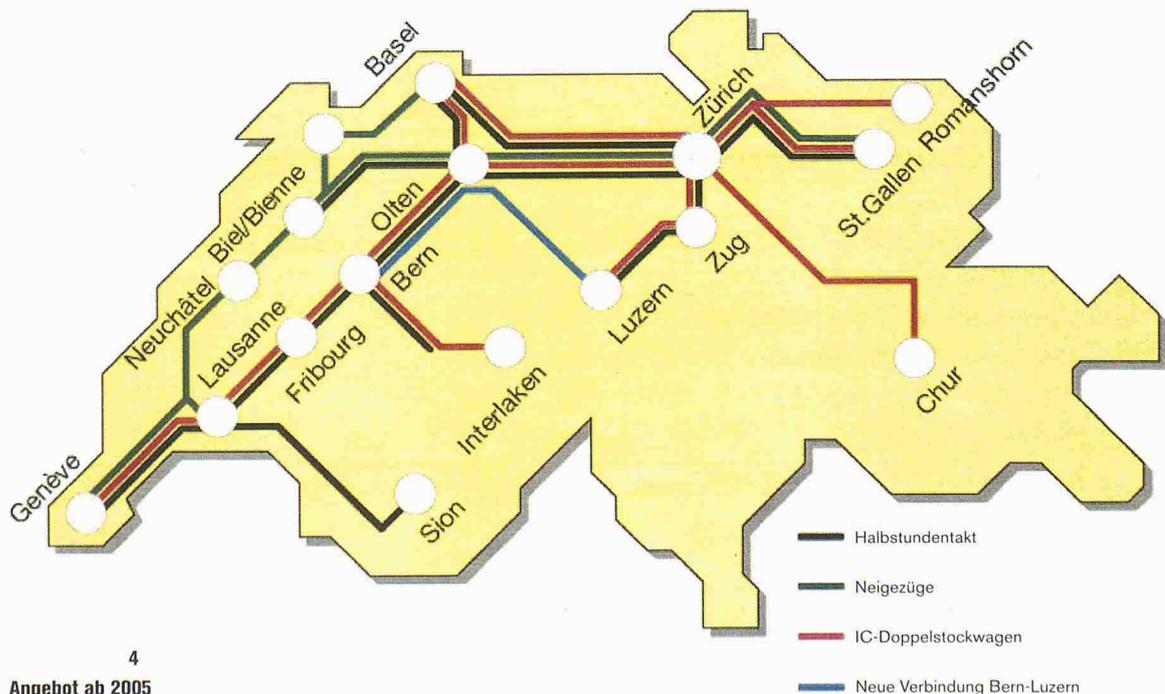
lich des Juras stellt der Adlertunnel dar. Er wird nach seiner Eröffnung von allen IC- und Schnellzügen zwischen Olten und Basel befahren werden. Mit der neuen Strecke wollen die SBB

- die Verkehrsströme Basel-Bözberg bzw. Basel-Hauenstein soweit als möglich entflechten
- eine Fahrzeitverkürzung für die IC- und Schnellzüge zwischen Olten und Zürich erreichen
- einen Beitrag zum Lärmschutz insbesondere in den Gemeinden Liestal und Pratteln leisten
- zusammen mit weiteren Investitionen die Schienenkapazität im Raum Basel steigern und die Qualität der Abgebote verbessern.

Die neue Linie durch den Adlerberg ist so angelegt, dass ihre allfällige spätere Weiterführung nach Süden mittels eines Tunnels durch den Wisenberg möglich bleibt. In diesem Sinne bildet der Adlertunnel einen wichtigen Mosaikstein in der schrittweisen Modernisierung des schweizerischen Eisenbahnnetzes.

Gegenwärtig sind alle für den integralen Betrieb der ersten Etappe der Bahn 2000 benötigten Projekte im Bau oder bereits in Betrieb. Das sind über 130 grössere und kleinere Objekte verteilt über das ganze Netz. Ende 2004 können die Signale für die Bahn 2000 auf Grün gestellt werden (Bild 4). Dannzumal wird das Bahnnetz um 160 km gewachsen sein und rund 40 Bahnhöfe werden dank Bahn 2000 neu erstellt oder umgebaut sein. Erfreulich ist die Tatsache, dass der Kostenvoranschlag von 7,4 Mia. Franken für die erste Etappe der Bahn 2000 wesentlich unterschritten werden kann.

Paul Moser, dipl. Ing. ETH, Schweizerische Bundesbahnen AG, Leiter Grossprojekte, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65



4

Angebot ab 2005