Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1985)

Artikel: Bahn 2000
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676101

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

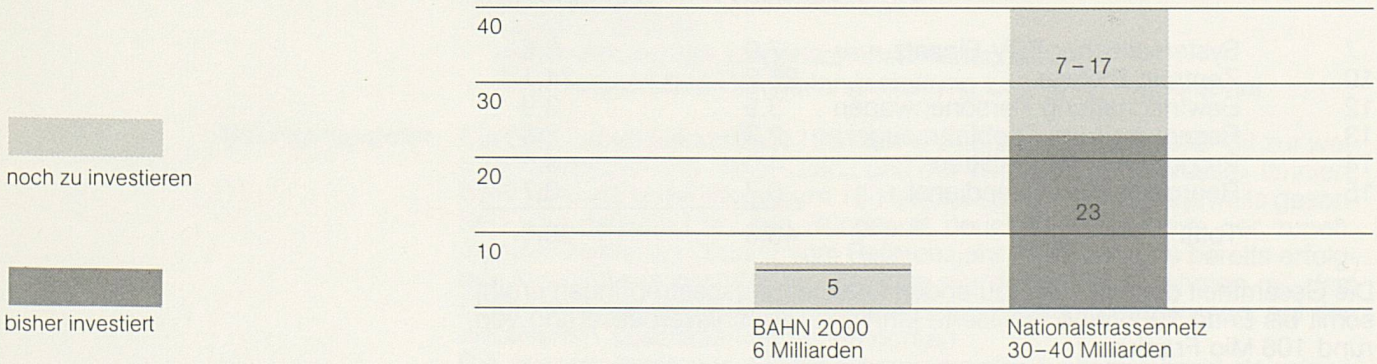
BAHN 2000

BAHN 2000, der Schlüssel zum Leistungsausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, ist 1985 um weitere wichtige Schritte vorangekommen (vgl. Kapitel «Bericht und Antrag des Verwaltungsrates»). Zwei Pressekonferenzen, die eine im März, die andere im Mai nach Zustimmung des Bundesrates zum Konzept BAHN 2000, machten das Vorhaben in der breiten Öffentlichkeit bekannt. Seither bildet BAHN 2000 einen festen Bestandteil und häufig genannten Zielpunkt in der verkehrspolitischen Diskussion.
Die durch externe Experten durchgeführte Überprüfung des Konzeptes BAHN 2000 hatte vor allem Fragen der Wirtschaftlichkeit, der Verkehrsverlagerung Strasse–Schiene und die raumordnungspolitischen Auswirkungen zum Gegenstand.
Am 16. Dezember 1985 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft BAHN 2000 an die eidgenössischen Räte. Sie enthält einen Bericht über das Konzept und zwei Bundesbeschlüsse. Der eine ermächtigt die SBB, finanzielle Verpflichtungen im Betrag von 5,1 Mrd Franken (Kostenstand 1985) für die Realisierung von BAHN 2000 einzugehen; er untersteht nicht dem Referendum. Der andere legt die Netzerweiterung durch vier Neubaustrecken fest (Vauderens–Villars-sur-Glâne, Mattstetten–Rothrist, Olten–Muttenz und Zürich Flughafen–Winterthur); dieser Bundesbeschluss untersteht dem fakultativen Referendum. Für den Abschnitt Mattstetten–Rothrist schlägt der Bundesrat dem Parlament die Variante «Süd» vor; als Alternative steht eine Variante «Nord» entlang der N1 zur Diskussion. Die Neubaustrecken bilden das Herzstück von BAHN 2000. Ohne sie kann das Vorhaben nicht realisiert werden.

Systemfahrplan mit Knotenpunkten

Die Marketingziele für BAHN 2000 – häufigere, raschere und direktere Verbindungen mit besseren Anschlüssen in den Knoten und attraktiven Nebenleistungen – stützen sich auf gründliche Marktabklärungen. Basis der BAHN 2000 ist ein umfassendes Angebotskonzept.
BAHN 2000 baut im Intercity- und Schnellzugsverkehr auf dem heutigen Stundentakt auf und erweitert ihn auf verkehrsstarken Strecken zum Halbstundentakt. Dank dichterem Zugsangebot und mehr Anschlussgruppen in den Knotenbahnhöfen wird der Regionalverkehr besser in den Fernverkehr eingebunden. BAHN 2000 schafft auch die Voraussetzungen für bessere Anschlüsse und durchgehende Zugsläufe im internationalen Verkehr.
Der Fahrplan wird so gestaltet, dass in wichtigen Knotenbahnhöfen gute Anschlüsse entstehen. Dies wird dann erreicht, wenn alle Züge im Knoten zur gleichen Zeit eintreffen. Zugleich ergibt sich damit eine ideale Voraussetzung für den Linientausch, ein Mittel zur Schaffung vermehrter Direktverbindungen. Nach den Gesetzmässigkeiten des Taktfahrplans müssen

Vergleich der erforderlichen Investitionen für BAHN 2000 und für das Nationalstrassennetz
in Milliarden Franken



Das Angebot BAHN 2000 der Schweizer Bahnen erfordert netzweit Ausbaumassnahmen an der bestehenden Infrastruktur. Die Ausbauten und die Netzergänzungen mit Neubaustrecken im SBB-Netz werden rund 5 Mrd Franken kosten. Für die Privatbahnen werden Bundesmittel in der Grössenordnung von 1 Mrd Franken hinzukommen. Für das Nationalstrassennetz müssen 30–40 Mrd Franken investiert werden.

Begegnungen von Zug und Gegenzug in den Knoten in der Regel alle zu einer Symmetriezeit stattfinden. BAHN 2000 setzt diese zur Minute 00 an. Sie entspricht damit unter anderem auch der Symmetriezeit des IC-Fahrplans der Deutschen Bundesbahn.
Ein derart systematisiertes Netz mit Stundentakt zeigt folgende Besonderheit (hier dargestellt am Beispiel der 15-Uhr-Anschlussgruppe):

- Um 15.00 Uhr (Symmetriezeit) stehen die Züge in den Knoten und ermöglichen das Umsteigen oder den Linientausch.
- Kurz nach 15.00 Uhr setzt sich der Zug in Richtung auf seinen nächsten Knoten in Bewegung.
- Kurz vor 16.00 Uhr nähern sich die Züge dem nächsten Knoten.
- Um 16.00 Uhr ist ein Stundentakt vorbei; die Züge stehen wieder in den Knoten.

Jeder Zug hatte trotz unterschiedlicher Entfernungen eine knappe Stunde Fahrzeit zur Verfügung. Die typischen IC-Fahrzeiten zwischen den wichtigsten Schweizer Bahnhöfen liegen heute jedoch im Bereich von 60 bis 78 Minuten, weshalb Fahrzeitverkürzungen um 5 bis 23 Minuten notwendig sind, damit alle Anschlüsse klappen.
Mit BAHN 2000 sollen möglichst viele gute Anschlussgruppen realisiert werden. Zwischen diesen Knoten im Stundenabstand entsteht zur Minute 30 eine zweite Symmetriezeit mit guten Anschlussmöglichkeiten. Davon profitieren beispielsweise Biel und Winterthur mit allseitig guten Umsteigeverbindungen. Generell schaffen Fahrzeiten von Knoten zu Knoten von etwas weniger als 30, 60, 90, 120, 150 ... Minuten ideale Voraussetzungen für optimale Anschlüsse.

Streckenausbau oder -neubau?

Vorgegebene Fahrzeit und Fahrplandichte zwischen den Knoten bestimmen die Anforderungen an die Infrastruktur. Die damit verbundenen Kapazitätsüberlegungen beschränken sich nicht nur auf die Strecken, sondern erfassen auch die Zufahrten zu den Knoten und die Bahnhöfe selbst; denn der Reisende will trotz gebündelter Ankunft der Züge unter angenehmen Umständen umsteigen und vor und nach der Reise kundengerechte Dienstleistungen vorfinden.
Zur Erreichung der vorgegebenen Fahrzeit wird wie folgt verfahren:

- Erstens wird geklärt, ob auf dem bestehenden Gleis Zeit eingespart werden kann, beispielsweise durch die Verminderung der Kräfte Rad–Schiene als Voraussetzung für höhere Geschwindigkeiten.
- Zweitens wird nach Verbesserungsmöglichkeiten bei den Anlagen gesucht, etwa durch die Verfeinerung der Geschwindigkeitssignalisierung in den Vorbahnhöfen.
- Drittens wird bei den bestehenden Fahrzeitzuschlägen geprüft, ob sie aufgrund neuer Voraussetzungen verkleinert werden dürfen.

  Mit diesen Massnahmen fällt auf fast allen Strecken ein kleiner Zeitgewinn an. In den meisten Fällen macht er jedoch bloss einen Bruchteil der notwendigen Verkürzung aus, so dass die Linienführung verbessert werden muss:

- In einem weiteren Schritt werden die Möglichkeiten zur Begradigung der bestehenden Strecke geklärt und die kostengünstigste Kombination mit Baumassnahmen ermittelt, damit die gewünschte Sollfahrzeit erreicht wird.
- Wo die geforderte Fahrzeitverkürzung zehn Minuten übertrifft, ist die Ergänzung des weitgehend im 19. Jahrhundert angelegten Netzes mit Neubaustrecken unerlässlich. BAHN 2000 benötigt vier solche Abschnitte von zusammen 120 km Länge. Sie sind für 200 km/h ausgelegt. Ihre Lage im Netz ist so bestimmt, dass sie einer möglichst grossen Zahl von Intercity-Verbindungen dienen und zugleich, in Ergänzung ausgelasteter Streckenabschnitte, die erforderlichen neuen Kapazitäten für den Reise- und Güterverkehr schaffen. Dies betrifft besonders die Linien Basel–Olten und Olten–Bern auf der Transitachse Deutschland–Italien via Lötschberg–Simplon.

Dass umwälzende Angebotsverbesserungen selbst kühne Erwartungen bezüglich der Verkehrsentwicklung übertreffen können, hat die Einführung des TGV in Frankreich bewiesen. Auch im schweizerischen Binnenverkehr

haben sich gezielte Angebotsverbesserungen positiv auf die Fahrgastzahlen der Bahn und ihren Anteil am Gesamtverkehr ausgewirkt. BAHN 2000 schliesst hier an.

Auf dem Weg zu BAHN 2000

Angebotsgestaltung im Regionalverkehr und Etappierung von Angebot und Investitionen bilden zurzeit die Schwerpunkte bei der Bearbeitung des Konzepts BAHN 2000.
Um eine leistungsfähige, attraktive Transportkette von Haus zu Haus mit kürzeren Gesamtreisezeiten zu schaffen, ist die Eingliederung des regionalen Angebots in das übergeordnete regionsverbindende Netz von zentraler Bedeutung; denn rund 40% der Personenverkehrsleistungen der SBB werden durch Fahrten erbracht, in denen sowohl IC- und Schnellzüge als auch Regionalzüge benützt werden. Entsprechende Regionalverkehrskonzepte werden gemeinsam mit den Privatbahnen, der Reisepost und den weiteren konzessionierten Transportunternehmungen in regionalen Planungseinheiten bearbeitet.
Zunächst werden nun die einzelnen Etappen festgelegt. Die Etappierung wird die angebotswirksame Nutzung bereits fertiggestellter Ausbauten sowie das Ziel einer raschen Realisierung des Gesamtkonzepts zu berücksichtigen haben. Angebotsverbesserungen, abgestimmt auf das Gesamtkonzept BAHN 2000, werden ab 1987 schrittweise verwirklicht. Im Sommer 1987 wird das Angebot dort ausgebaut, wo dies mit den heutigen Anlagen noch möglich ist. Zu Beginn der 90er Jahre sind die Ausbauprojekte so weit fortgeschritten, dass eine erste umfassende Angebotsetappe realisiert werden kann. Nach weiteren Schritten schafft BAHN 2000 am Ende der neunziger Jahre mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecken einen grossen Qualitätssprung in der Bedienung der Schweiz durch den öffentlichen Verkehr.

BAHN 2000/Fahrplan 1985

Einige Verbindungen im Vergleich

Fahrplan	Verbindung	Anzahl Züge	Anzahl Umsteigen	Durchschnittl. Reisezeit	Verkürzung in %
1985	Nyon–Biel	●	→/🚶	1 h 40	
BAHN 2000	Nyon–Biel	● ●	→/🚶	1 h 30	10%
1985	Delémont–Thun	●	🚶🚶	1 h 45	
BAHN 2000	Delémont–Thun	● ●	→/🚶🚶	1 h 29	15%
1985	La Ch.-de-Fonds–Bern	○	→	1 h 24	
BAHN 2000	La Ch.-de-Fonds–Bern	●	→	1 h 10	17%
1985	Solothurn–Luzern	●	🚶	1 h 25	
BAHN 2000	Solothurn–Luzern	● ●	🚶	1 h 05	24%
1985	Aarau–Chur	●	🚶	2 h 11	
BAHN 2000	Aarau–Chur	●	→	1 h 50	16%
1985	Locarno–Lugano	●	🚶	50'	
BAHN 2000	Locarno–Lugano	●	→	40'	20%
1985	Gossau–Chur	○	🚶	1 h 50	
BAHN 2000	Gossau–Chur	●	→	1 h 40	9%
1985	Lyss–ZH-Flughafen	●	🚶	1 h 26	
BAHN 2000	Lyss–ZH-Flughafen	●	→	1 h 21	6%
1985	Fribourg–Basel	●	🚶	1 h 47	
BAHN 2000	Fribourg–Basel	● ●	→/🚶	1 h 15	30%
1985	Bellinzona–Bern	○	🚶	3 h 39	
BAHN 2000	Bellinzona–Bern	●	🚶	3 h 14	11%
1985	Genève–Spiez	○	🚶	2 h 32	
BAHN 2000	Genève–Spiez	●	🚶	2 h 11	14%
1985	Zofingen–Bern	●	🚶	1 h 03	
BAHN 2000	Zofingen–Bern	●	→	28'	55%

○ Verbindung alle 2 Stunden
● Verbindung stündlich
● ● Verbindungen im Halbstundenabstand
→ direkt
🚶 umsteigen
→/🚶 alternierend Direkt- bzw. Umsteigeverbindung

BAHN 2000 strebt ein landesweit verfeinertes Zusammenspiel des Leistungsangebots im öffentlichen Verkehr an. Mehr Züge und neue, umsteigefreie Verbindungen machen das Bahnreisen attraktiver. Die Grafik vergleicht an einigen Beispielen BAHN 2000 mit dem Fahrplan 1985.