

Aufwertung des Bahnverkehrs: Mut, mit der Wurst nach der Speckseite zu werfen

Autor(en): **Peyer, B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **104 (1986)**

Heft 3

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76059>

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.

Aufwertung des Bahnverkehrs

Mut, mit der Wurst nach der Speckseite zu werfen

Gesetzliche Handhaben fehlen, den Individualverkehr auf die Schiene zu zwingen. Also gilt es, die Kunden mit überzeugenden Angeboten wiederzugewinnen, die Wurst nach der Speckseite zu werfen. Wenn die Wurst schmackhaft und preiswert ist, wird sie ihr Ziel nicht verfehlen.

Gute Angebote sind nicht gratis; sie zu schaffen braucht Mut. Im Konzept Bahn 2000 zeigen die Träger des öffentlichen Verkehrs diesen Mut zur Aufwertung der Infrastruktur im pragmatischen Kosten-/Nutzen-Denken aus einer Gesamtschau. In die gleiche Richtung weist die Verwirklichung der S-Bahn in der Region Zürich. Wesentliche Hilfe bringt auch die allgemeine Erkenntnis, dass der Bahnverkehr die Umwelt besser schont und die Strassen in Stosszeiten entlastet. Vor diesem Hintergrund brauchen wir keine Angst vor dem eigenen Mut zu haben.

Bahn 2000

Das Konzept Bahn 2000 weist den Weg in die Zukunft und bleibt dabei auf dem tragfähigen Boden der Realität. Es setzt die Kriterien und Massstäbe für den öffentlichen Verkehr und rückt die heutigen und zukünftigen Einzelfragen in die richtigen Proportionen.

Der konsequente Weiterausbau des Taktfahrplans zeigt, welche Verbesserungen am Streckennetz und am Rollmaterial für ein optimales Ausschöpfen der Vorteile zwingend sind.

Das neue Konzept bestärkt den Mut, die echten Kundenbedürfnisse zu ermitteln und sie mit nüchternem Kosten-/Nutzen-Denken zu gewichten. Das Sparen um jeden Preis muss dem Willen zu attraktiver Leistung weichen.

Der grosse Wert unserer bestehenden Bahnanlagen dient als Basis für die Verbesserungen. Andererseits werden spektakuläre Vorstellungen wie Hochgeschwindigkeitszüge, die nüchternem Denken nicht standhalten, zurückzustellen sein.

Die technischen Lösungen von Bahn 2000 erfordern auch ein Überdenken des Spannungsfeldes zwischen gut schweizerischem Föderalismus und den übergreifenden Verkehrsaufgaben: Fragen von Tarifgestaltung und Tarifverbund sowie der Lastenaufteilung

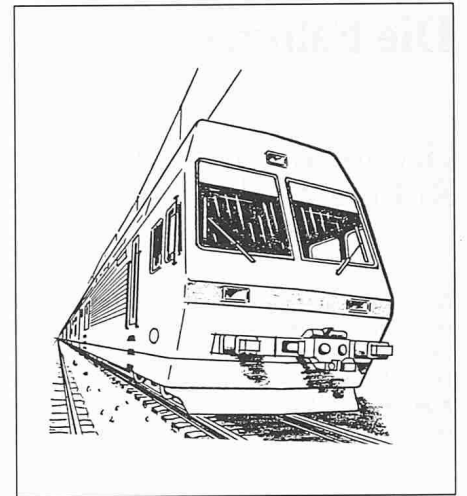
greifen über die Technik hinaus. Die Denkweise im Konzept Bahn 2000 schafft tieferes Verständnis auch für solche Fragen.

S-Bahn: Doppelstockwagen

Gemeinsam haben die SBB und der Kanton Zürich nach erneuter Untersuchung am Doppelstockwagen mit Lokomotive festgehalten, aber auch ein realistischere Pflichtenheft festgelegt. Dieser Grundsatzentscheid über das Rollmaterial hat das Projekt der Zürcher S-Bahn einen grossen Schritt vorgebracht.

Die Wahl des Einstiegs – mit Stufen – über den Drehgestellen bringt deutlich mehr Sitzplätze pro Wagen. Das Sammelsurium verschiedenster Perronhöhen hat sich als Hypothek erwiesen, die zuerst mit beträchtlichem Aufwand abgetragen werden muss. Die vorgesehene Bestellung ist auf den heutigen Bedarfsüberhang abgestimmt und enthält eine Option auf eine der Bedarfsentwicklung angepasste Erweiterung.

Der Mut, über die Landesgrenzen hinauszusehen, Erfahrungen in Lizenz auszunützen und ein grosses Arbeitsvolumen im Land zu behalten, stellt auch den interessierten Industriefirmen ein gutes Zeugnis aus.



Lokomotive Re 4/4 V der S-Bahn

Zug zur Sache

Der ordnende Taktfahrplan im ganzen Netz und das Einfügen der Bedürfnisse einer Region wie Zürich haben den Weg geöffnet zu gezielten technischen Fortschritten. Die technischen Verbesserungen sind bereits spürbar; ihre Ausrichtung auf ein einheitliches Konzept stützt die Einführung weiterer Verbesserungen – und den Finanzierungswillen dafür. Die technische Seite hat den Anfang gemacht.

Neue Vorschläge, Ansichten und divergierende Expertisen werden nicht auf sich warten lassen. Auch sie werden im Gesamtrahmen auf sachlicher Ebene zu lösen sein.

Über den Bereich der Technik hinaus bleibt zu hoffen, die Versachlichung bringe die nötige Zugkraft, anstehende Probleme pragmatisch zu lösen. So wird das neue Konzept jeden Bahn-Mitarbeiter – auch in der Administration – in seiner Hauptaufgabe bestärken, jedem seiner Kunden die bestmögliche Dienstleistung zu erbringen.

Auf der politischen Ebene werden schwierige Probleme zu lösen sein: Investitionsentscheide, Modelle für den Tarifverbund, Notwendigkeit und Wahl einer weiteren Alpentransversale. Wird dem klaren Grundkonzept für den öffentlichen Verkehr dabei eine Verwässerung erspart bleiben? B. Peyer