

Zeitschrift: Zeitschrift für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein
Herausgeber: Schweizer-Verein im Fürstentum Liechtenstein
Band: - (1987)
Heft: 3

Artikel: Was wäre eine echte Bahn 2000?
Autor: Bisang, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-937793>

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

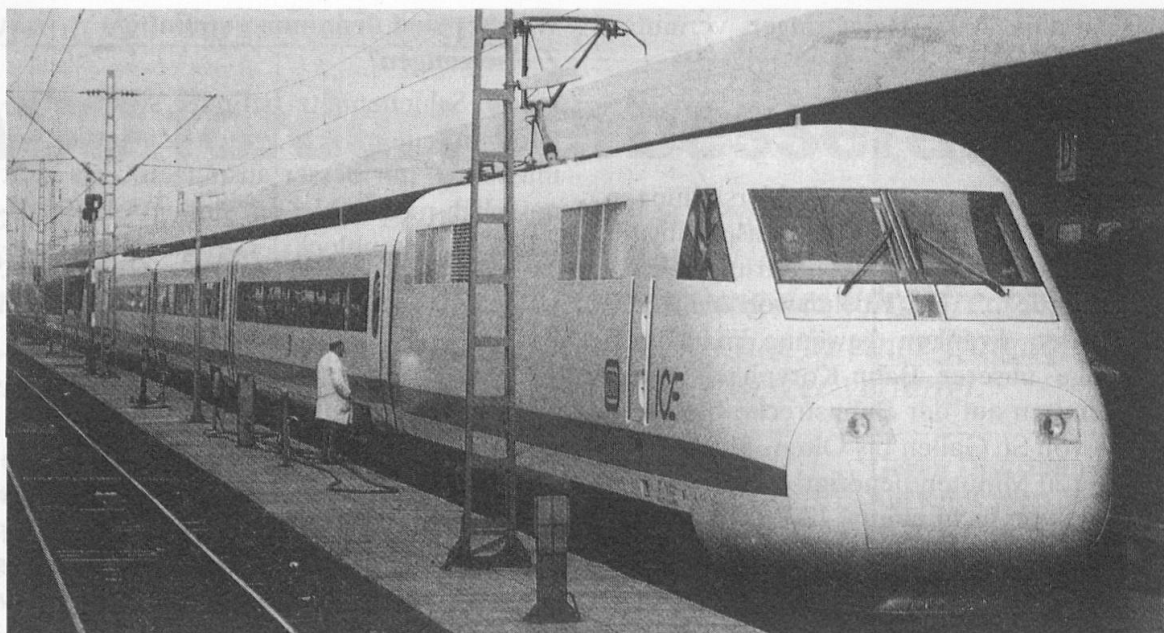
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 07.01.2026

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



Was wäre eine echte Bahn 2000?

Eine Bahn 2000 hätte eine Lösung zu sein für die vielen hängigen, verschleppten und verdrängten Verkehrsprobleme – des privaten wie des öffentlichen Verkehrs, wohl-gemerkt!

Können die heutigen Vorstellungen die man hat, diese Ansprüche erfüllen? Handelt es sich wirklich um ein ausgewogenes, zukunftsgerichtetes Konzept?

Vergegenwärtigen wir uns doch einige Merkmale der heutigen Situation und der Wünsche an eine solche Bahn der Jahrtausend-Wende:

Besonders durch das Aufkommen des Autos ist die Mobilität weltweit explosionsartig angestiegen. Unsere Lebensgewohnheiten sind diesem Trend gefolgt, d. h. wir verlegen unseren Wohnsitz vermehrt in ländliche Gegenden mit besserer Wohnkultur und pendeln nun zwischen Wohnsitz und «Aktivitätszentren» hin und her. Denn, der Mensch lebt ja nicht nur von der ruhigen Wohnlage allein. Zwangsläufig muss er in Beziehung zu einer weitläufigen Infrastruktur stehen: dem Arbeitsplatz, Ausbildungsstätten, Einkaufsstätten, Vergnügungsangeboten aller Art, Sportmöglichkeiten usw.

Wir geniessen dieses Leben gemäss unseren finanziellen und zeitlichen Freiräumen ...

Bis zum Punkt, wo uns das verstärkte Verkehrsaufkommen nun auch Sorge zu bereiten beginnt. Wir fügen unserer Umwelt und damit uns selber Schaden zu: durch Verbauung der Landschaft, durch massive Störung des Lebensraumes von Pflanzen- und Tierwelt, durch unbedachten Verbrauch von Energieträgern, durch sogenannte Umweltemissionen wie Luft-, Boden- und Wasserschadstoffe und Lärm, durch Gefährdung von Leib und Leben, durch Erzeugung von Hektik und Isolation usw., usw.

Unbemerkt wurden wir also zu Sklaven des Freiheitssymbols Auto!

Wenn wir nur erst zu denken begännen! Wir würden auf zukunftssträchtige Lösungen stossen, darüber besteht kein Zweifel. Einer dieser Lösungs-Ansätze und -Bestandteile wäre ein sinnvoll konzipierter öffentlicher Verkehr. Nicht Utopien – nein! Auch keine Augenwischereien, nur um die Baukonjunktur anzukurbeln, wie man aufgrund der unausgegorenen Ideen

der «Bahn 2000»-Heilsbringer vermuten könnte.

Lasst uns zuerst denken – und dann handeln!

Da gibt es z. B. so absurde Vorstellungen von zu erzielenden Zeiteinsparungen, wenn man nur die Streckenführung verbessern würde ... Bei Kosten von mehreren Milliarden Franken gewänne man nach Aussage unserer Bahn-Koryphäen ganze 15 Minuten auf der Bahnstrecke beispielsweise von St. Gallen bis Olten, für die man heute 120 Minuten benötigt! – Eine Zeitreduktion von nicht einmal 13 Prozenten! Da muss man sich ja an den Kopf greifen.

Ins gleiche Kapitel gehört die Vorstellung, dass zwei Schienenstränge nicht mehr ausreichen, nein drei sollten gebaut werden, für 300 Millionen Franken: Z. B. von Zürich bis Thalwil. Dabei sind diese Schienen für einen Logistik-Experten überhaupt nicht optimal ausgenützt!

Ein weiteres Problem besteht im folgenden Zusammenhang: heute beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen nur etwa 10 Prozent. Aus den vorher erwähnten Gründen möchten wir aber diesen Anteil erhöhen. Wäre da nicht eine vernunftbedingte Erhöhung – bis über das Jahr 2000 hinaus – auf 50 Prozent angemessen? Und nun stellen Sie sich einmal vor, was das für den Zugverkehr bedeuten würde: $5 \times$ mehr Personen in den Zügen, die wir heute fahren, $5 \times$ mehr Personen gleichzeitig auf den Bahnhöfen, usw. Das kann nicht gut herauskommen, werden Sie sagen. Ja, wahrhaftig! Nur mit dem Ausbau der Hauptabschnitte zu Schnellstrecken ist noch keine Bahn 2000 gemacht.

Welches sind denn nun vernünftige Zielsetzungen?

Unser Schienennetz befindet sich weitgehend in einem sehr guten Zustand, wir müssen es nur besser ausnützen. Das geht natürlich nicht mehr mit den vorelektronischen Streckenblocks – so wären modernste U-Bahnsysteme wie in Marseille oder Lille überhaupt nicht denkbar gewesen. Diese Métros funktionieren übrigens vorbildlich – heute schon – und nicht erst im Jahr 2000.

Ein solches Métrosystem besitzt viele wünschbare Eigenschaften einer Bahn 2000, also z. B. alle 5–10 Minuten ein Zug, sehr schnelle Fahrgeschwindigkeiten, gute Ein- und Aussteigemöglichkeiten, komfortable Waggons (mit Luftfederung), häufige Stops, unkomplizierte Fahrausweisabgabe, beste Information der Fahrgäste, Überwachung der Züge mit Videokameras, Computer-gesteuerte und -überwachte Fahrten, sichere und schnelle Umsteigemöglichkeiten, Fahrtangebot beinahe rund um die Uhr (mit Ausnahme der frühen Morgenstunden), etc., etc.

Tun wir doch keinen Rückschritt ins Jahr 2000. Die Schweiz als Land der Eisenbahnpioniere könnte hier Zeichen setzen.

Eigentlich wollte ich Herrn Bundesrat Schlumpf nach seiner Heimkehr ins Bündnerland einmal zu einer Theateraufführung nach Zürich einladen. Als kleine Gegenleistung würde ich von ihm nur die Möglichkeit der Rückfahrt nach Sargans wünschen. Kein Bahnbillet – ich bin im Besitze des Generalabonnements.

Vielleicht müssten die SBB sich überlegen, ob sie nicht ein Hotel in Zürich kaufen sollten, für gestrandete Passagiere aus aller Welt?

*Peter Bisang, Dipl. El.-Ing. ETH
Balzers u. Triesen*