

Die Bahn 2000 ist gut unterwegs

Autor(en): **Estermann, Ruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **32 (2005)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-911579>

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.

Die Bahn 2000 ist gut unterwegs



40 Jahre Diskussionen, 20 Jahre Planung, 10 Jahre Bauzeit: Die Bahn 2000 hat den Start am 12. Dezember 2004 geschafft. Der Fahrplan der Schweiz wurde fast vollständig neu geschrieben. Das Angebot ist um zwölf Prozent erhöht worden. Bereits nach wenigen Wochen darf sich die provisorische Bilanz sehen lassen: Die Pünktlichkeit der Züge ist besser als früher und zwischen den wichtigsten Zentren benützen an die zwölf Prozent mehr Reisende den öffentlichen Verkehr.

VON RUEDI ESTERMANN

«**DIE FAHRPLANPLANER** haben ihre 20-jährige Filigranarbeit hervorragend gemeistert», lobte Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB, schon nach sechs Wochen Bahn-2000-Betrieb seine Leute. Testphasen vor einem Fahrplanwechsel gibt es nicht. Die Planer können den Fahrplan lediglich auf dem Computer simulieren. Beim Start konnten sie nur noch zusehen, ob ihr Plan nicht nur virtuell, sondern auch in der Wirklichkeit funktioniert. Und siehe da, es hat auf Anhieb geklappt.

Die SBB stellen an die Pünktlichkeit hohe Ansprüche: 75 Prozent der Züge sollen nicht mehr als vier Minuten und 95 Prozent der Züge nicht mehr als eine Minute verspätet

Die SBB stellen höchste Ansprüche an die Pünktlichkeit.

sein. Diese selbst gesetzten Vorgaben werden meistens erreicht, nach neuem Fahrplan noch besser als früher. Es gibt Schweizer, die bezeichnen dies als weltmeisterlich.

Bis neue Angebote im öffentlichen Verkehr von der Kundschaft angenommen werden, dauert es meistens eine gewisse Zeit. Nach den ersten sechs Wochen Betrieb konnte Weibel bereits eine Steigerung der Fahrgastzahlen an den fünf grössten Verkehrsknoten Zürich, Bern, Lausanne, Basel und Luzern von gegen zehn Prozent verkünden. Zwischen Bern und Zürich sind es sogar zwölf Prozent. Weibel spricht hier vom «Neubaustrecken-Effekt».

Diese 45 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist der SBB-Linie Bern–Olten war es denn auch, die in den vergangenen gut zehn Jahren im Rahmen des Bahn-2000-Projekts am meisten zu reden und zu schreiben gab. Sie ist das Paradestück der Bahn 2000.

Lange Planungszeit

Und so ist es dazu gekommen: Schon im Jahr 1969 belegten die SBB mit einer Studie, zur Behebung des Kapazitätsengpasses zwischen Bern und Olten dränge sich eine zweite, unabhängige Doppelspur auf, die als Schnellbahnstrecke konzipiert werden müsse. 1977 schlug die damalige, vom Bundesrat eingesetzte Gesamtverkehrskonzeption (GVK) zur Steigerung des öffentlichen Verkehrs eine Neue Haupttransversale (NHT) auf der West-Ost-Achse vor. Der Grund lag damals nicht so sehr in ökologischen Überlegungen, sondern in den von dem Verstopfen bedrohten Strassen. Noch heute sagt Bundesrat Moritz Leuenberger: «Ohne öffentlichen Verkehr müsste die Autobahn A1 am Grauholz östlich Bern auf zehn Spuren ausgebaut werden.»

Diesen Plänen erwuchs aber starke Opposition. Die NHT fördere nur die grossen Zentren, wurde vor allem kritisiert. Auch stellten sich viele Bauern quer, weil sie eine Zerschneidung ihres wertvollen Landwirtschaftslandes befürchteten. Jahre vorher gaben viele von ihnen allerdings ohne zu zögern Land für den Bau der Autobahn her.

Renaissance der Bahn

Die Bahn erlebte in Europa Ende der Siebzigerjahre eine Renaissance. Frankreich nahm 1981 die erste TGV-Linie Paris–Lyon in Betrieb. Die Reisezeit verkürzte sich dank Tempo 300 um zwei Stunden. 1982 wurde in der

Schweiz der Taktfahrplan eingeführt, den fin-dige Köpfe schon zehn Jahre zuvor ausgetüfelt hatten. Dies war weltweit eine Revolution im Bahnbetrieb. Für viele Strecken erübrigte sich dadurch das Nachschlagen im gedruckten Fahrplan. Die Reisenden wussten, immer um die Minute X startet mein Zug.

Die Schweiz arbeitete weiter an Varianten für eine schnellere West-Ost-Schienenverbindung. Erst 1985 legte der Bundesrat dem Parlament die Bahn-2000-Botschaft vor. Die NHT war zur Bahn 2000 mutiert, der ein gesamtschweizerisches Angebotskonzept zu Grunde lag. Die Idee dahinter: die wichtigsten Städte unter einer Stunde Fahrzeit verbinden. Die eidgenössischen Räte genehmigten das Konzept Ende 1986 mit einem Verpflichtungskredit von 5,4 Milliarden Franken. Am Sankt-Nikolaus-Tag 1987 sprach sich das Schweizer Stimmvolk in einer Referendumsabstimmung mit 57 Prozent Ja für die Bahn 2000 aus.

Euphorie und Tatendrang der Bahnbauer waren gross. Die Ernüchterung folgte Jahre später, als die prognostizierten Kosten aus dem Ruder zu laufen drohten. 1992 wurde das Projekt Bahn 2000 auf 16,5 Milliarden Franken geschätzt. Der Bundesrat zog die Notbremse und setzte im darauf folgenden Jahr die Kostenlimite auf knapp acht Milliarden Franken fest. Das Projekt Bahn 2000 wurde etappiert. Über die zweite Etappe soll erst nach dem Jahr 2007 entschieden werden.

Technik statt Beton

Der Not gehorchend hiess die Losung der SBB-Verantwortlichen plötzlich «Technik statt Beton». Kopfarbeit war gefragt, das Projekt musste massiv abgespeckt werden. Verzichtsplanning war angesagt. Dennoch sollte das Prinzip der unter einer Stunde verbundenen Knoten nicht aufgegeben werden. Infrastrukturausbauten im Kanton Freiburg, der zweite Juradurchstich von Muttenz nach Olten und andere Wünsche wurden aufgegeben oder auf später verschoben.

Jahrelang sträubten sich die Bahnoberen gegen Neigezüge, die in den Kurven schneller fahren können. Italien hatte es mit dem legendären Pendolino und Spanien mit dem ebenso berühmt gewordenen Talgo Pendular vorgemacht. Zur Losung «Technik statt Beton» passten sie nun aber, der Widerstand wurde aufgegeben und die Fahrzeiten neu berechnet. Die Erkenntnis reifte, dass mit Neigezügen zwischen den Zentren da und dort ebenso Fahrzeit eingespart werden

Zürich – Bern in zwölf Minuten

Während die Ingenieure der SBB um Minuten zur Fahrzeitverkürzung zwischen den Zentren rangen, belegten Ingenieure, vornehmlich aus der Westschweiz, dass die Strecke Bern–Zürich in zwölf Minuten zu machen wäre. Swissmetro heisst die von Ingenieur Rodolphe Nieth im Jahr 1974 lancierte und seither verfolgte Vision.

Dabei handelt es sich um eine über 500 km/h schnelle unterirdische Magnetbahn unter Teilvakuum in zirka 50 Metern Tiefe. «Um hohe Geschwindigkeiten in völliger Sicherheit erreichen zu können, wird das Fahrzeug mit elektrischen Linearmotoren angetrieben und durch ein magnetisches Schwebe- und Führungssystem völlig berührungsfrei in seiner Bahn gehalten. Dadurch wird jeglicher mechanischer Kontakt vermieden, so dass Lärm und Abnutzung verringert und die Energie- und Unterhaltskosten niedrig gehalten werden», beschreibt die Swissmetro AG das System.

Gedacht ist vorerst an zwei Hauptlinien. Die Ost-West-Achse würde von St.Gallen via Luzern–Zürich nach Genf führen. Die Nord-Süd-Achse von Basel nach Bellinzona. Bestechend wären die Reisezeiten: Basel–Zürich und Bern–Zürich zum Beispiel soll in zwölf Minuten zu machen sein.

Eine erste Machbarkeitsstudie wurde 1992 von der ETH Lausanne vorgelegt. Die Hauptstudie mit der Planung aller Teilstrecken zwischen Genf und St.Gallen erschien 1998. Seit vergangenem Sommer läuft an der Lausanner Hochschule ein Projekt, das die technische Machbarkeit anhand einer hochkomplexen Computer-Simulation nachweisen soll. Die ersten Resultate hätten gezeigt, dass in der Vakuum-Röhre Tempi bis 600 km/h in der Stunde möglich seien, teilte die Swissmetro AG mit.

Wann eine Teststrecke – vorgesehen zwischen Lausanne und Genf auf einer Länge von zirka 20 Kilometern – gebaut werden kann und vor allem wie sie finanziert werden könnte, steht noch in den Sternen. Dem Bundesrat eilt es nicht, zumal die grossen Projekte der Eisenbahn-Alpentransversalen im Bau sind und grosse finanzielle Mittel beanspruchen.

Informationen unter www.swissmetro.com oder www.swissmetro.ch

kann wie mit Kurvenbegradigungen. Den Bahnbauern entgegen kam auch die Entwicklung der Bahn-Sicherheitstechnik, die immer kürzere Zugfolgezeiten zulässt.

Geblichen im Konzept sind dennoch respektable Neubau- und Ausbauprojekte. Die wichtigsten Projekte von West nach Ost: drittes Gleis zwischen Genf und Coppet, Ausbau auf Doppelspur Onnens–Bonvillars–Gorgier–St-Aubin, Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist, Erweiterung Bahnhof Olten mit zwei neuen Gleisen auf der Aareseite, Ausbau der Strecke Aarau–Rapperswil auf vier Spuren sowie ein neuer Doppelspurtunnel zwischen Zürich und Thalwil. Bereits Ende 2000 ging der Adler-tunnel von Muttenz nach Liestal in Betrieb.

130 Baustellen

Dies waren lediglich die spektakulärsten und teuersten Projekte auf dem Weg zur Bahn 2000. Insgesamt zählten die SBB über 130 kleinere und grössere Bahn-2000-Baustellen. Mit grossem Aufwand wurden auch die Bahnhöfe Bern und Zürich Hauptbahnhof Bahn-2000-tauglich gemacht. Die Schlussabrechnung für die erste Etappe Bahn 2000 weist Investitionen von 5,9 Milliarden Franken aus.

Ganz ohne Widerstand liefen die Planungsarbeiten der Neubaustrecken nicht ab. Allein gegen die neue Paradestrecke Mattstetten–Rothrist gingen über 6300 Einsprachen ein. Es waren die gleichen Kreise, welche die Referendumsabstimmung vom Jahre 1987 erzwungen hatten. Einige Einsprachen entschied schliesslich gar das Bundesgericht. In Kirchberg verläuft das neue Trasseesatt einem grossen Käselager entlang.

Aus hygienischen Gründen – aus Furcht vor den offenen Toiletten in den Bahnwagen und die schnell fahrenden Züge könnten Kolibakterien aufwirbeln – verlangte die Besitzerin eine Überdeckung des Bahntrassees. Und das Bundesgericht gab ihr Recht. Die Bahn wurde gezwungen, einen 400 Meter langen Betontunnel in die Landschaft zu bauen. Die «Basler Zeitung» betitelte ihn als den «teuersten Klodeckel der Welt».

Schneller ab Ende 2006

Die Neubaustrecke ist seit dem 12. Dezember letzten Jahres in Betrieb. Die Probleme sind aber längst nicht alle vom Tisch. Die Strecke ist für Tempo 200 ausgelegt. Dies aber ist nur möglich, wenn die Lokführer nicht auf Aussensignale achten müssen. Ge-



Displays anstelle von Signalen.

plant war die Strecke ohne Aussensignale. Die Lokführer sollten ihre Anweisungen auf einen Display im Führerstand erhalten. Führerstands-signalisierung wird dies genannt. Dabei handelt es sich um das Signal-system ETCS (European Train Control System), mit dem dereinst alle europäischen Bahnen ausgerüstet werden sollen.

Um das System ausführlich zu testen, bauten die SBB eine Teststrecke. Die bestehende Linie zwischen Zofingen und Sempach war dazu ausersehen. Zum Leidwesen der Reisenden, wie sich zeigen sollte. Stieg das System aus, löste dies eine Schnellbremsung aus. Und deren waren es zeitweise viele.

Aufgeschreckt, dass die Technik noch nicht reif für den Ernstfalleinsatz ist, entschloss sich die Bahn zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr zur Nachrüstung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mit herkömmlichen Aussensignalen. So können die Züge heute nur mit Tempo 160 verkehren. Der oberste Bahnchef, Benedikt Weibel, ist aber zuversichtlich, dass ETCS auf den Fahrplanwechsel Ende 2006 praxistauglich sein wird und dann mit der Höchstgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern gefahren werden kann.

Zofingen Vorort von Bern

Mit dem Bau der Aussensignale war es aber nicht getan. Der Fahrplan musste neu geschrieben werden, weil die Reise Bern–Zürich nun fünf Minuten länger dauert als geplant. Dennoch, viele Schweizer Bahnreisende schätzen sich seit letztem Dezember glücklich. Auch diejenigen, die zwischen Lu-

zern und Bern pendeln, denn sie fahren nicht mehr durchs Entlebuch, sondern via Zofingen–Rothrist über die so genannte Kriegsschleife. Diese wurde im Zweiten Weltkrieg als Verbindungslinie gebaut, aber nie in Betrieb genommen. Sie wäre angeschlossen worden, falls der Bahnknotenpunkt Olten bombardiert worden wäre. Nun sind die Luzerner in 65 Minuten in Bern, statt in 80 Minuten, wie bisher.

Übrigens, kürzere Reisezeiten: Die Fahrt von Bern nach Zürich dauert heute noch 58 (früher 70) und nach Basel 55 (68) Minuten. Wohl am stärksten von verkürzter Reisezeit profitiert das Aargauer Städtchen Zofingen. Dank dem Anschluss über die Kriegsschleife hat sich die Reisezeit nach Bern auf noch 30 Minuten halbiert und die Bundesstadt ist für die Zofinger zur Pendlerdistanz, zum Vorort von Bern, geworden, weil sie nicht mehr den Umweg über Olten machen müssen.

Zweifellos werden die kürzeren Reisezeiten Einfluss haben auf die Raumentwicklung. Arbeiten in der grossen Stadt, wohnen im idyllischen Landstädtchen. Denn dort sind die Wohnungen und auch die Bodenpreise in der Regel noch günstiger als in oder bei den grossen Zentren.

Die Bahnlandschaft Schweiz ist damit noch längst nicht fertig gebaut. 1998 stimmte das Schweizer Volk einem umfassenden Ausbauprogramm des öffentlichen Verkehrs bis 2002 über 30 Milliarden Franken zu. Darin enthalten sind auch die zweite Etappe Bahn 2000 für 5,9 Milliarden Franken, die Neuen Alpen transversalen Lötschberg und Gotthard (13,6 Mrd.) sowie der Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (1,2 Mrd.) und die Lärmsanierung am Stammnetz der Bahnen (2,3 Mrd.). Im Bau sind die Alpen transversalen und die Lärmsanierung. Über den Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird im Parlament noch über die Etappierung gestritten.

Buchhinweis

Auf die Inbetriebnahme der ersten Etappe hin ist von Christian Kräuchi und Ueli Stöckli eine reich illustrierte Geschichte der Bahn 2000 herausgegeben worden: «Mehr Zug für die Schweiz», Leinen, 272 Seiten, 300 farbige und schwarzweisse Abbildungen, Fahrplan, Fr. 98.00, Verlag AS Buchkonzept

