

**Zeitschrift:** Wohnen  
**Herausgeber:** Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger  
**Band:** 77 (2002)  
**Heft:** 7-8

**Artikel:** Bahnland Schweiz, Autoland Schweiz  
**Autor:** Arx, Johannes von  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-107102>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 05.05.2025

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

100 Jahre Bahn –  
so könnte die Erfolgsgeschichte weitergehen

# Bahnland Schweiz, Autoland Schweiz

Text: Johannes von Arx\*

Mit der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen vor hundert Jahren begann eine Bahngeschichte, die bis in jüngste Zeit von stets neuen Meilensteinen gekennzeichnet ist. Weder dichtes Schienennetz noch Taktfahrplan und (meist) schweizerische Pünktlichkeit vermochten jedoch der Motorisierung und Zersiedelung unseres Landes Einhalt zu gebieten. Neben dem weiteren Ausbau der Bahn wäre deshalb für die Zukunft ein Überdenken unserer Mobilität nötig.





Historischer Schnellzug von 1930.

Reisende in einem Drittklasswagen.



Arbeiter beim Gleiseinbau 1950.



den Bund, gefordert in einer überwältigenden Volks- und Ständemehrheit am 20. Februar 1898, wurde indessen nicht nur durch die Misswirtschaft provoziert, sondern auch durch Probleme mit der Sicherheit – offensichtlich geworden nach der Eisenbahnkatastrophe auf der Brücke bei Münchenstein 1891 – sowie durch ein schlechtes, unkoordiniertes Zugsangebot.

### 100 JAHRE VOLLER HERAUSFORDERUNGEN

Die Gründung der SBB bildete eine Art Grundstein zu einer Erfolgsgeschichte, die die ersten hundert Jahre wohl noch lange überdauern wird. Und dies trotz zwei gravierenden Hemmschuhen in der Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg: Zum einen wurde der weitere Ausbau der SBB aus Überlegungen der Konjunkturpolitik zurückgestellt, denn man wollte – in einer grundsätzlich richtigen Haltung – Grossinvestitionen auf eine zu erwartende Rezessionszeit verschieben. Zum Glück für die Wirtschaft, zum Pech für die Bahn stellte sich sehr lange keine Krise ein. Gravierend wirkte sich aber die explosionsartig wachsende Konkurrenz durch das Auto aus.

Über das ganze letzte Jahrhundert waren die Herausforderungen riesig: Elektrifizierung im zweiten und dritten Jahrzehnt, Bahnhofbauten, Modernisierung der Rollmaterialflotte von Holz- zu Stahlwagen und in jüngster Zeit Reisewagen in modernster Alubauweise, Projekte für neue Linien, Bau der neuen Alpentransversalen, Taktfahrplan, Bahn 2000 erste Etappe, S-Bahnen in mehreren Städten, Verkehrsverbunde, moderne Lokomotiven, Doppelstock-Intercitys, Neigzüge, Bahn 2000 zweite Etappe (siehe Tabelle Seite 5).

### AUSGEZEICHNETE BILANZ

Natürlich haben auch wir immer wieder Anlass zu Ärger, etwa weil ein Zug zwölf Minuten Verspätung hat, ein Bahnhof nicht sauber ist oder am Bahnschalter nicht auf eine preisgünstigere Variante aufmerksam gemacht wird. Dabei können die allermeisten Menschen auf diesem Planeten nur träumen von unserem fast beispiellos vernetzten System von Bahn, Bus, Schiff und was an öffentlichem Verkehr so alles fährt, vom Komfort, der hohen Sicherheit, meist ausgezeichneten Anschlüssen, der Sauberkeit unserer Bahnen... Und die Bevölkerung der Schweiz weiss es im allgemeinen auch zu schätzen, denn nur in Japan wird mehr Bahn gefahren. In Europa führt die Schweiz mit Abstand. Dabei sind statistisch nur die SBB und BLS (UIC-Mitglieder) berücksichtigt. Wären auch die RhB, Jura-bahn, der Regionalverkehr Mittelland sowie alle anderen kleinen und grossen Privatbahnen berücksichtigt, sähe alles nochmals rosiger aus.

Auch beim Binnengüterverkehr (Ein-, Ausfuhr und Transit sind Sparten, auf die wir nur sehr begrenzt Einfluss haben) präsentiert sich eine recht gute Bilanz. Im Gegensatz zu unseren Nachbarländern pflegen wir das dichte Netz von 1800 Anschlussgleisen, über die Güter regelmässig direkt von einem Betrieb zum andern gelangen. Weitere 1200 sind noch vorhanden, fristen aber ein Dasein als Biotop, als Lebensraum für verschiedenste Kleintiere. Sie könnten wieder aktiviert werden, wenn der Druck auf eine möglichst umfassende Umlagerung auch für den Binnenverkehr steigt. Wo kein Anschlussgleis vorhanden ist, wird die Ware per Lkw zum nächsten Terminal gefahren, wo es auf die Bahn umgeladen wird. ▶

Vor gut 175 Jahren fuhr in England zum ersten Mal eine Bahn auf Schienen, vor gut 150 Jahren hielt die Eisenbahn Einzug in der Schweiz und vor genau 100 Jahren kamen wir zur Bundesbahn, unseren SBB. Damit war der Weg frei zu einer koordinierten und sinnvollen Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. Denn zuvor hatte das rasch wachsende Bahnnetz bisweilen wie Unkraut gewuchert. Paradebeispiel dafür ist der Wettbewerb zwischen den grossen Privatbahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. So baute die damalige Nationalbahn aus Konkurrenzgründen eine Linie parallel zu den existierenden Städteverbindungen. Das Unternehmen setzte auf die Strecke Singen–Etwilen–Winterthur–Zürich Seebach–Baden–Oberstadt–Zofingen – und machte mangels Passagieraufkommen prompt Konkurs damit.

Immerhin dienen heute die meisten Abschnitte dieser Strecke verschiedenen Regionalbahnen und der S-Bahn Zürich. Sie bilden Teil eines der dichtesten Bahnnetze der Welt. So gesehen hat die damalige Hyperaktivität im Bahnbau auch ihr Gutes. Der Rückkauf durch

Die Umstellung von Dampf auf Elektrizität war eine der ersten grossen Herausforderungen für die vor hundert Jahren gegründeten SBB.

Leichtes Rollmaterial zeichnet die heutige Bahn aus, hier brandneu bei der Seetalbahn ...



... oder beim ICE-Neigezug nach Stuttgart.



Sicherheit auf Schienen dank Hightech.



Der Bahnhof Zürich-Stadelhofen von Santiago Calatrava, stimmungsvolle Architektur für den Vorortverkehr.

### STIEFKIND RAUMPLANUNG

Bei solchen für den öffentlichen Verkehr vergleichsweise positiven Zahlen müsste man eigentlich schliessen dürfen, dass dafür der Auto- und Lkw-Verkehr entsprechend niedrig ist. Der Blick auf die morgendlichen Staus vor den Städten und das Picknick auf der Gotthardautobahn an Feiertagen belegen das Gegenteil. Gewiss, da gibt es die Leute, die noch nie einen Bahnwagen von innen gesehen haben und die deshalb wohl auch alle möglichen Vorurteile pflegen. Oder vor lauter Individualitätssucht nicht merken, in welcher Massengesellschaft sie sich auf den Strassen bewegen. Doch es gibt auch vordergründig legitime Gründe für individuelle Mobilität: weit abgelegen in der Provinz ein Häuschen, das nur schlecht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist. Das offenbart einen dringenden Nachholbedarf in Sachen Raumplanung. Nicht nur der Verhinderung unendlich wachsender Abhängigkeit vom Auto, sondern auch der drohenden Zersiedelung und Versiegelung wegen muss unbedingt das verdichtete Bauen gefördert werden. Und bei neu geplantem Wohnen und Einkaufen im Grünen muss zwingend im voraus die Frage der umweltfreundlichen Mobilität geklärt werden. Umgekehrt ist es mehr als stossend, dass zahlreiche Bahnstationen – aus welchen historischen Gründen immer, ab und zu auch rein topografischen – weit weg vom Ortszentrum liegen. Hier lägen grosse Chancen, die

Zonenplanung auf solche Schlüsselstellen des öffentlichen Verkehrs auszurichten. Unzählige Menschen, besonders auch Familien, wären glücklich, in der Nähe eines Bahnhofs wohnen zu können, und für den Detailhandel und Kleinunternehmer sind bahnahe Standorte profitabel. Ein Lichtblick in diesem Zusammenhang ist die klare Politik des Bundesgerichtes, das Einsprachen des VCS gegen Einkaufszentren gutheisst, die vom öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen sind. Wenn die Leute wieder näher zur Bahn rücken, dann wird sie auch vermehrt benützt, sie rentiert besser, kann ihr Angebot mit Halbstunden- statt nur Stundentakt verbessern, modernerem Rollmaterial. Auf diese Weise wird ein positiver Trend gestützt.

### FEHLENDE KOSTENWAHRHEIT

Heute aber bewegen wir uns noch immer grossmehrheitlich in einem ganzen Wust an Teufelskreisen, dessen einer so funktioniert: Die mangelnde Kostenwahrheit und das fehlende Bewusstsein für die Vollkosten des eigenen Autos verleiten zur unreflektierten Benützung (als Velofahrer etwa plane ich meine Fahrten zum voraus, überlege, was alles ich mit einer Fahrt erledigen kann und minimiere damit auch die Umweltbelastung durch Inanspruchnahme von Flächen, ohne die Mobilität an sich einzuschränken). Dadurch werden andere Strassenanwohner gestört; sie fordern eine Umfahrung, ziehen aufs Land oder

flüchten (wohl auch mit dem Auto) am Wochenende an ruhige Orte (Zwangsmobilität). Und die Leute, die auf dem Land wohnen, leiden zunehmend unter dem Durchgangsverkehr. Umfahrungsstrassen sollen Entlastung bringen. So steigt unentwegt die Nachfrage nach Verkehrsraum.

Ein entscheidender Teil dieser Verkehrspolitik besteht in der jahrzehntelangen Investitionspolitik. Speziell in den Sechzigerjahren floss permanent fünf- bis sechsmal so viel Geld in den Strassenbau wie in die Bahn. Noch in den Neunzigern lag das Verhältnis stets bei fast 2:1. 2000 wurde für die Strasseninfrastruktur 4,2 und für die Schieneninfrastruktur 2,9 Milliarden Franken – Bahn 2000 und Neat zum Trotz – ausgegeben. Damit ist das Stichwort Bahnzukunft gefallen. Bekanntlich wird zur Zeit mit voller Energie auf die Eröffnung von Bahn + Bus 2000 erste Etappe am 19. Dezember 2004 hingearbeitet.

### NOCH BESSER UND SCHNELLER

Dieses Jahrhundertwerk stellt einen Quantensprung für den öffentlichen Verkehr dar, weil durch zeitlich konzentrierte Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den grossen Bahnhöfen stark verbesserte Anschlussverhältnisse nicht nur im Intercity-, sondern auch im Regional- und Lokalverkehr geschaffen werden. Zweieinhalb Jahre danach verkürzt die Lötschberg-Basislinie die Fahrzeiten aus der Nord- und Westschweiz nach Italien um etwa dreiviertel Stunden. Ab etwa 2014 profitiert auch die östliche Landeshälfte von der Gotthard-Basislinie von noch grösseren Fahrzeitgewinnen. Parallel dazu läuft das Programm zur Verbesserung der Auslandverbindungen. Damit nicht genug. Nach Zürich, Bern, Basel und St. Gallen erhalten weitere Grossregionen S-Bahn-Systeme: Zentralschweiz, Genève, Tessin, Jura, Jurafuss. Rund die Hälfte davon funktionieren grenzüberschreitend. Bestehende S-Bahnen werden kontinuierlich ausgebaut. Und bereits laufen die Planungsarbeiten für die zweite Etappe von Bahn 2000 auf Hochtouren. Mit diesem Projekt werden die bei der ersten Etappe von Bahn 2000 noch nicht beseitigten Engpässe – zum Beispiel neuer Juradurchstich, Strecke Zürich–Winterthur – beseitigt. Weiter werden

noch dichtere Fahrpläne bis hin zum Viertelstundentakt und mit mehr Direktverbindungen, Fahrzeitverkürzungen, nochmals optimierte Anschlussverhältnisse angestrebt. Zurzeit arbeiten die Kantone unter der Führung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) intensiv am Aufgleisen entsprechender Projekte.

Für Schweizer Verhältnisse normal, aber trotzdem bemerkenswert ist, dass alle diese Ausbauschritte vom Volk (auf kantonaler wie eidgenössischer Ebene, bei Verfassungsvorlagen auch von den Ständen) mit meistens starker Mehrheit unterstützt wurden. Paradebeispiel: Die kantonale Vorlage für einen Beitrag von 580 Millionen Franken an einen neuen Durchgangsbahnhof unter dem Zürcher Hauptbahnhof wurde mit nicht weniger als 82 Prozent Ja gutgeheissen. Doch – ich habe es schon angetönt – der Wettbewerb hält unvermindert an. Die Strassenlobby träumt weiter von sechsspurigen Autobahnen, einer zweiten Gotthardröhre, von Seeuntertunnelungen – wie wenn nicht regelmässig die Ozongrenzwerte überschritten würden, wie wenn es nicht die Spur einer Klimaproblematik gäbe und wie wenn nicht – siehe oben – unser Sys-

tem öffentlicher Verkehr mit raschen Schritten perfektioniert würde.

#### ERFOLGSMODELL FÜR DIE ZUKUNFT

Klare Konsequenz daraus und einzige in Zukunft noch verantwortbare Verkehrspolitik kann deshalb nur sein, strassenseitig bloss noch zum Schutz der Anwohner zu investieren und allenfalls so gewonnene Kapazitäten durch Abbau innerorts zu kompensieren (und nicht so wie in Zürich, wo eine Chance vertan wurde, indem bei Einführung der S-Bahn nicht gleichzeitig die Spuren auf den Einfallachsen reduziert wurden). Innovative Feinverteilungsmittel wie Bus, PubliCar (Rufbus), CarSharing, RailLink, Velotaxi – soeben in Wil SG eingeführt – oder das Velo selbst steigern die Attraktivität der Schiene noch mehr. Ein System zudem, das ohne die tägliche Barbarei in Form von rasenden, alkoholisierten, übermüdeten, streitenden, telefonierenden Autolenkern auskommt.

Man stelle sich vor, die Schweiz würde konsequent diesen Weg beschreiten und die Verkehrsprobleme wo immer möglich menschen- und umweltschonend gestalten. Das wäre ein Erfolgsmodell und Vorbild für Städte und Län-

der auf der ganzen Welt, wo die Verkehrsprobleme bekanntermassen teilweise um Größenordnungen schlimmer sind als in der Schweiz. Und mit dem Export von Rollmaterial und Know-how liesse sich sogar Geld verdienen. Allerdings – wir müssen uns bewusst sein, dass Bahn und Bus zwar umweltfreundlicher sind als das Auto und der Lkw. Doch auch Züge benötigen Rohstoffe, Energie und verursachen Lärm. Deshalb ist es gut, auch darüber nachzudenken, wo die Grenzen der Mobilität und des Geschwindigkeitsrausches liegen. Dazu gibt es ein Schlüsselwort: Entschleunigung.

*wohnenextra*

\* Johannes von Arx  
ist freier Bahnjournalist.

Komfortables Reisen im  
Panoramawagen.



Bahn 2000 wird die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern verkürzen und wegen der langen Tunnels für ständige Wechsel von Licht und Dunkel sorgen.



Ein Miteinander umweltfreundlicher  
Mobilität: Veloverlad.

Besondere Herausforderung  
für die Bahn: die Expo.02