

Der 12.12.2004:

Ein besonderer Sonntag

Von Benedikt Weibel

> Der 12.12.2004 ist für die Angestellten des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ein besonders intensiver Arbeitstag gewesen. Für die Kundinnen und Kunden sollte er zu einem besonders angenehmen Tag werden. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) werden von diesem vorweihnachtlichen Sonntag an 14 Prozent mehr Zugkilometer zurücklegen. 90 Prozent der Züge bekommen einen neuen Fahrplan. Seit der Einführung des Taktfahrplans vor 22 Jahren gab es keinen derart umfassenden Ausbau mehr.

■ Laufender Ausbau des Angebots

Die SBB und die anderen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs haben bereits in den vergangenen Jahren ihr Angebot den neuen Kundenbedürfnissen angepasst. 1990 startete in Zürich die erste S-Bahn, andere Stadtregionen sind diesem Beispiel gefolgt. 1997 erfolgte unter dem Titel „Impuls 97“ der erste Ausbauschritt im Rahmen von Bahn 2000, der das Angebot im Fernverkehr verdichtete. Weitere Verbesserungen kamen seither hinzu. Sie werden am 12. Dezember 2004 um den letzten und gleichzeitig größten Schritt der ersten Bahn 2000-Etappe ergänzt und abgerundet.

■ Halbstundentakt als Norm

War 1982 der Stundentakt das Maß aller Dinge, macht Bahn 2000 auf den Hauptstrecken den Halbstundentakt zur Norm: Das allein illustriert bereits die Fortschritte, die der öffentliche Verkehr im Dienste seiner Reisenden realisiert. Es zeigt aber auch, wie die Ansprüche der Kundinnen und Kunden wachsen. Sie erachten den Halbstundentakt heute als selbstverständlich – und das ist gut so.

Ab dem 12. Dezember 2004 gibt es mehr Züge – aber auch schnellere. Zu verdanken ist dies zu einem großen Teil der 45 Kilometer langen Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist inklusive ihrer beiden Äste Richtung Solothurn und Luzern. Die Neubaustrecke ermöglicht erstmals in der Schweiz Tempi von 200 km/h, wenn sie – voraussichtlich in zwei Jahren – mit dem neuen Zugkontrollsystem ETCS geschaltet wird. Sie ist übrigens seit fast 90 Jahren die erste längere Strecke, die die SBB neu in Betrieb nehmen: seit 1916, als das noch junge Unternehmen die 16 Gleiskilometer von Sissach nach Olten durch den neuen Hauenstein eröffnete.

■ Herzstück mit großer Wirkung

Die Neubaustrecke wird mit Recht als „Herzstück“ von Bahn 2000 bezeichnet. Dank ihr unterbieten die Intercity-Züge auf den wichtigen Verbindungen Bern – Zürich und Bern – Basel



Fotos: SBB (5)

Bahn 2000: mehr als eine Neubaustrecke.

erstmal die Grenze von einer Stunde Reisezeit. Sie ermöglicht so die Erweiterung des Knotensystems. In den Knotenbahnhöfen treffen die Züge aus allen Richtungen einige Minuten vor der vollen und der halben Stunde ein, um sie kurz darauf wieder in alle Richtungen zu verlassen. Das schafft gute Anschlüsse. Voraussetzung ist logischerweise, dass die Fahrzeit zwischen je zwei benachbarten Knoten kürzer ist als 30 bzw. 60 Minuten.

■ Zeitgewinn im ganzen Land

Der Zeitgewinn wirkt sich im ganzen Land aus. So spart man beispielsweise für die Reise von Lausanne nach Chur 47 Minuten und die Fahrt zwischen Genf und Zürich über die Jura-fußlinie wird 26 Minuten schneller. Dazu tragen auch an die



Benedikt Weibel
Vorsitzender der
Geschäftsleitung SBB.

Ausbauten am Neuenburgersee und das schnellere Rollmaterial bei. Die Intercity-Neigezüge (ICN) können auf dieser Route ihre Stärke nun voll ausspielen.

„Ein landesweit besseres Angebot der Schweizer Bahnen sei das Ziel“, schrieb 1985 der Bundesrat, als er die Vorlage zu Bahn 2000 verabschiedete. „Häufiger, rascher, direkter, bequemer“ – so brachten die Werbeleute die Vorteile von Bahn 2000 vor der Volksabstimmung auf den Punkt. Mit Stolz dürfen wir heute feststellen, dass es uns gelungen ist, diese Vorgaben einzulösen.



■ So schnell wie nötig

Mit Bahn 2000 kommt ein Projekt zum Abschluss, das weit zurückreicht: Vor rund 30 Jahren wurde die Idee für zwei neue Haupttransversalen (NHT) lanciert. Sie sollten die Bahn im Fernverkehr konkurrenzfähiger machen und eine Alternative zum wachsenden Autobahnnetz bilden. Jedoch stieß das Konzept auf Widerstand in der Politik. Die Schnellfahrstrecken waren zu stark auf eine einzige Achse ausgerichtet. Bahn 2000 ist die zweite, verbesserte Auflage. Das Projekt wertet die Verbindungen im ganzen Land auf und wird so der Schweizer Bevölkerungsstruktur besser gerecht. Anders als etwa in Frankreich sind die Züge zwischen Genf und Romanshorn auch nach dem Start von Bahn 2000 nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig unterwegs. Bahn 2000 ist mehr als ein Bauplan für neue Schienenanlagen: Es ist ein umfassendes und in der Bahnwelt einmaliges Konzept, bei dem Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur eines ganzen Netzes optimal aufeinander abgestimmt sind. Die „S-Bahn Schweiz“ wird dann Realität. Und was auch nicht vergessen werden darf: Die Bevölkerung trägt das Projekt mit. Die Stimmbürger haben Bahn 2000 gleich zweimal gutgeheißen: 1987 und 1998, als es um eine neue Finanzierung für die Eisenbahn-Grossprojekte (Finöv) ging.

■ Auf die ganze Transportkette kommt es an

Bahn 2000 ist vor allem ein Projekt für den Fernverkehr, also für die Schnellzüge, die Interregio- und Intercityzüge. Damit die Kundinnen und Kunden in vollem Masse profitieren, werden aber auch die anderen Partner des öffentlichen Verkehrs mitmachen: Es kommt auf den Regionalverkehr und das Postauto, die gute Anschlüsse gewährleisten, an. Es kommt auch auf ein leistungsfähiges und dichtes Bus- und Tramnetz in den Städten und Ballungsräumen an: Die S-Bahn Schweiz funktioniert dann am besten, wenn die ganze Transportkette stark ist. Auch in dieser Hinsicht schafft der Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 wichtige Verbesserungen: In Zug – nomen est omen – geht die erste Stadtbahn der Schweiz in Betrieb, im Tessin und der Zentralschweiz starten erste S-Bahnlinien. Die Region Lausanne bekommt einen Tarifverbund; die Tarifverbände von Bern und Solothurn werden zusammengelegt und auf den Oberaargau ausgedehnt. Einen Zusammenschluss gibt es auch im Raum Aarau/Olten. Diese

Lesen Sie auf Seite 12 weiter. ➔

Zeittafel zur Bahn 2000

- 1972 Der „Spinnerclub“ stellt auf einer Fachtagung die Idee eines Taktfahrplans vor. Die SBB lassen ein Detailprojekt ausarbeiten.
- 1977 Die Schweizerische Gesamtverkehrskommission (GVK) beschließt, die neuen Eisenbahnhaupttransversalen (NHT) zu bauen.
- 1980 Der Bahnhof Zürich Flughafen wird eröffnet.
- 1982 Gemäß dem Motto „Jede Stunde ein Zug“ führt der öffentliche Verkehr in der Schweiz den Taktfahrplan ein.
- 1983 Bei einer Anhörung zu den NHT bemängeln viele Kantone, das Projekt stärke vor allem die großen Zentren des Mittellandes.
- 1984 Die SBB-Generaldirektion erteilt den Planungsauftrag für ein neues Konzept, das den Namen Bahn 2000 trägt: ein gesamt-

schweizerisches Angebotskonzept, das stärker auf die Bedürfnisse der peripheren Regionen Rücksicht nimmt.

- 1985 Die eidgenössischen Räte befassen sich im Rahmen einer Sondersitzung (der sog. Waldsterbedebatte) mit Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs findet breite Zustimmung.
- 1985 SBB und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) stellen den Medien den Entwurf zu Bahn 2000 vor. Er enthält vier Neubaustrecken, verspricht ein landesweit besseres Angebot und löst ein vorwiegend positives Echo aus. Die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist stößt in der betroffenen Region allerdings auf Widerstand.

B a h n 2 0 0 0 : Ein Netz für alle Jahreszeiten



Die großen Bahnen: Schnellzug der SBB.



Foto: ASM

Die kleinen Bahnen: Regionalbahn der ASM Biel – Ins bei Mörigen.



Fotos: Postauto (2)

Der Bus: Das Postauto. Foto rechts: Bedarforientierter Dienst: Der Publi-Car bietet einen Abholservice ohne fixe Abfahrtszeiten und feste Haltestellen.



Der Sinn von Bahn 2000: Anschluss in den Knoten (hier in Luzern).

- 1986 National- und Ständerat stimmen dem Konzept jeweils mit großer Mehrheit zu. Sie ergänzen es um die Verbindung Herzogenbuchsee – Solothurn, die von der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist abzweigt.
- 1987 In einer Referendumsabstimmung entscheidet sich das Schweizer Volk mit 57 Prozent der abgegebenen Stimmen für das Konzept Bahn 2000. Ablehnende Mehrheiten gibt es in den Kantonen Bern, Freiburg und Solothurn, in denen Neubaustrecken vorgesehen sind.
- 1990 Die S-Bahn Zürich nimmt den Betrieb auf.
- 1991 Das Parlament vereinfacht das Plangenehmigungsverfahren.
- 1992 Das Schweizer Volk billigt den Bau neuer Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT).
- 1993 Die SBB legt ihr neues Konzept vor. Von den Neubaustrecken bleibt nur Mattstetten – Rothrist im Programm. Auf den anderen Strecken sollen Neigezüge die nötigen Zeitgewinne herausfahren. Doppelstockzüge erhöhen die Sitzplatzzahl. Weitergehende Projekte werden auf eine zweite Etappe verschoben.
- 1994 Das Schweizer Volk stimmt einer Verlängerung der provisorisch eingeführten pauschalen Schwerverkehrsabgabe zu.
- 1995 Das Parlament billigt das neue Konzept.
- 1997 Zehn Jahre nach der Volksabstimmung genehmigt das EVED die zwei letzten der insgesamt vier Abschnitte der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist.



Die Bahn muss modernisiert werden – aber nicht um jeden Preis: Intercity-Pendelzug EW IV Zürich – Bern.

- Projekte gehören zwar nicht zu Bahn 2000, allerdings machen sie den öffentlichen Verkehr attraktiver und stärken dadurch das gesamte System.

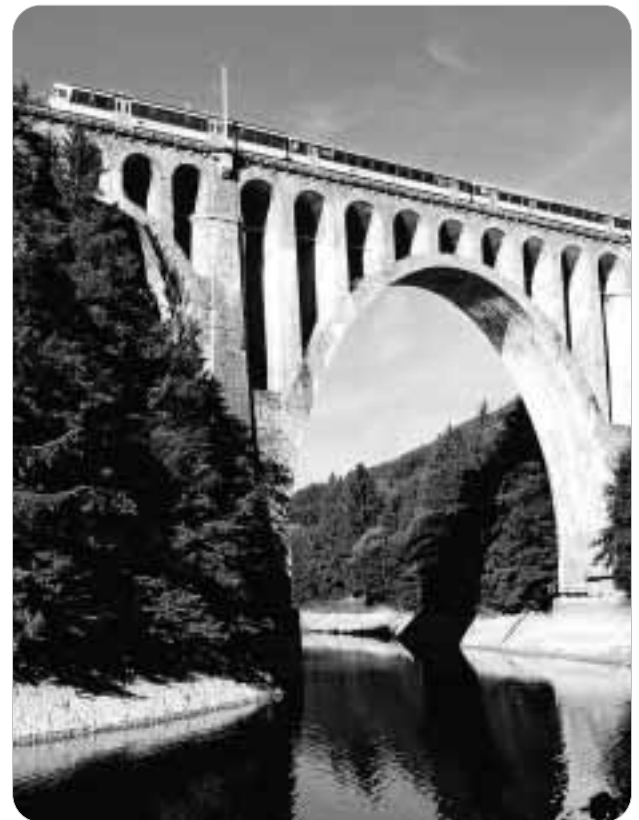
Bahn 2000 wird die Schweiz verändern. Neue Entfernungen werden zu Pendlerdistanzen. Der Besuch kultureller und sportlicher Ereignisse wird einfacher. Die Wirtschaft profitiert von der erhöhten Mobilität und den kürzeren Reisezeiten sowie von der leichteren Erreichbarkeit touristischer Ziele. Und last but not least: Der öffentliche Verkehr wird wettbewerbsfähiger. Die SBB und die anderen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs erhoffen sich natürlich einen möglichst großen Ansturm neuer Passagiere. Dank dem erweiterten Angebot, den guten Umsteigemöglichkeiten, den neuen Zügen und den vielen umgebauten, komfortablen Bahnhöfen sind sie hervorragend vorbereitet. Ich freue mich darauf.

■ Offene Fragen zur zweiten Etappe

Zur bewegten Geschichte des Projekts Bahn 2000 gehört, dass es 1993 in zwei Etappen aufgeteilt wurde. Die Kosten drohten aus dem Ruder zu laufen. Am 12. Dezember 2004 ist die erste Etappe vollendet. Und dies zu einem Preis, der das Budget unterschreitet. Statt der bewilligten 7,4 Milliarden wird die erste Etappe von Bahn 2000 nur rund 5,9 Milliarden Franken kosten. Wie die zweite Etappe aussehen wird, ist noch offen. Im Finöv-Kredit sind dafür bereits 5,9 Milliar-

den Franken vorgesehen. Im Rahmen seiner Sparmaßnahmen will der Bundesrat mit der Planung jedoch noch warten. Das enge Kostenkorsett ist ein Anreiz, nur das wirklich Nötige zu bauen. Ein zu langer Aufschub birgt allerdings das Risiko neuer Engpässe. Wenn der Verkehr wie erwartet zunimmt, werden einige Anlagen bald an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

Auch in Zukunft wird nicht falsch sein, was bisher richtig war und was die Initiatoren von Bahn 2000 zum Handeln bewog: Die Bahn bleibt dann wettbewerbsfähig, wenn sie ihre Leistungen kontinuierlich verbessern kann. Nur dann kann sie auch die Straßen wirksam entlasten und einer sicheren, effizienten und umweltfreundlichen Verkehrspolitik den Weg ebnen.



Viele Streckenabschnitte bleiben in Betrieb: Intercity auf dem Grandfey-Viadukt bei Fribourg zwischen Bern und Lausanne.

Zeittafel zur Bahn 2000

- | | |
|---|--|
| <p>1997 Die SBB baut den Fahrplan weiter aus und nutzt die bereits realisierten Teile von Bahn 2000. Auf verschiedenen Strecken wird der durchgehende Halbstundentakt eingeführt (darunter Bern – Zürich).</p> <p>1998 Zustimmung des Schweizer Volks zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie zu Ausbau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Anstatt auf rückzahlbare Darlehen, die künftige Generationen belasten, setzt man nun verstärkt auf eine direkte Finanzierung. Wichtige Finanzquellen für den Fonds sind die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die Mineralölsteuer. Gebilligt wird auch ein Kredit von 5,9 Milliarden Franken (4 Mrd. Euro) für die zweite Etappe des Fahrplanausbaus.</p> | <p>1999 Die zweite Etappe des Fahrplanausbaus bringt unter anderem den Halbstundentakt zwischen Luzern und Zürich sowie zwischen Lausanne und Freiburg.</p> <p>2000 Auf der Jurafußlinie verkehren die ersten Neigezüge.</p> <p>2001 Ein dritter Ausbau des Fahrplans verbessert das Angebot entlang des Jurafußes über Biel und Neuenburg. Die Verbindungen zwischen Zürich und der Romandie sind nun über Biel und Bern gleich schnell.</p> <p>2004 Am 7. Juni werden die Neubaustrecke nach Bern und die Ausbaustrecke nach Solothurn fertiggestellt.</p> <p>2004 Das Schweizer Volk sagt nein zur „Avanti-Initiative“ und einem zweiten Gotthard-Straßentunnel.</p> <p>2004 Am 12. Dezember 2004 geht die erste Etappe von Bahn 2000 in Betrieb.</p> |
|---|--|