

Pro Bahn Schweiz zu Bahn 2000:

# Freie Fahrt auf dem Schweizer Schienennetz!

Von Otto Hostettler\*

> Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2004 bricht im öffentlichen Verkehr der Schweiz eine neue Epoche an: Mit der ersten Etappe von Bahn 2000 profitieren Kundinnen und Kunden auf einen Schlag von einem gewaltigen Ausbau des Angebots. Die Verbindungen werden häufiger, schneller, direkter und bequemer – quer durch die Schweiz. Aber nicht nur der Fernverkehr wird mit der ersten Etappe von Bahn 2000 ausgebaut auch das Angebot im Regionalverkehr wird verbessert. Zürich wird zum größten und wichtigsten Bahnknoten.

**D**er 12. Dezember 2004 wird zu einem Meilenstein in der schweizerischen Bahngeschichte: Die Schweiz wird die größte Fahrplanumstellung seit Einführung des Taktfahrplans 1982 erleben. Damals wurde realisiert, was noch in den 70er-Jahren als unmöglich galt: ein System, bei dem die Züge die jeweiligen Bahnhöfe stündlich zur gleichen Zeit verlassen. Die Zugbewegungen in den großen Knotenbahnhöfen waren nicht mehr über die ganze Stunde verteilt, sondern konzentrierten sich von einem Tag auf den anderen auf einen engen Zeitraum. Die Umsteigezeiten verbesserten sich damit massiv, die Verbindungen wurden dichter und die Nachfrage stieg.

## ■ Alles wird anders

Weil künftig die Fahrzeiten auf mehreren Schweizer Bahnstrecken verkürzt werden, gestaltet sich der komplette Fahrplan der ganzen Schweiz neu. Von diesen Änderungen bleibt kein Ort im Land verschont. Rund 90 Prozent der Züge werden im Vergleich zu heute zu anderen Zeiten abfahren und ankommen. Während in Bern, Basel, Zürich und Chur die Züge künftig kurz vor der vollen Stunde ankommen und kurz nach der vollen Stunde wieder abfahren (so genannte Vollknoten), werden sie in Lausanne und Biel künftig immer zur ersten und zur dritten Viertelstunde fahren.

Doch um den heutigen Fahrplan zu verdichten, mussten die Fahrzeiten zwischen den großen Städten der Schweiz verkürzt werden, was nur durch bauliche Maßnahmen möglich war. Damit wurde die 45 Kilometer lange Neubaustrecke

\* Otto Hostettler ist Chefredakteur des „Infoforum“, der Mitgliederzeitschrift des Fahrgastverbandes Pro Bahn Schweiz. Der Beitrag wurde in der „Infoforum“-Sondernummer zu Bahn 2000 veröffentlicht.



Foto: SBB (3)

Mattstetten – Rothrist zum Kernstück von Bahn 2000. Mit 1,57 Milliarden Franken ist diese Strecke das teuerste und gleichzeitig politisch umstrittenste Bauwerk von Bahn 2000. Während der vergangenen Jahre sorgte die Linienführung dieser ersten Schweizer Hochgeschwindigkeitsstrecke immer wieder für Diskussionen. Mit dem Fahrplanwechsel werden die Züge auf dieser Strecke nun mit 160, später gar mit 200 km/h verkehren – und kein Bahnhof wird die rasante Fahrt behindern.

## ■ Die Schlüsselprojekte von Bahn 2000

Doch erst die anderen Schlüsselprojekte (zweite Doppelspur Zürich – Thalwil, drittes Gleis Genf – Coppet) führten zu den verkürzten Reisezeiten quer durch die Schweiz. Und die können sich sehen lassen: Die Fahrt zwischen Zürich und Bern dauert statt bisher 69 künftig nur noch 58 Minuten. Basel rückt zwölf Minuten näher an Bern (neue Fahrzeit: 55 Minuten) und die Fahrt zwischen Zürich Flughafen und Luzern verringert sich um 13 Minuten. Von Zürich aus ist die Romandie bis zu 26 Minuten schneller erreichbar als bisher. Und: Wer von Bern nach Chur fährt, ist 37 Minuten kürzer unterwegs.

Attraktiver wird auch die Verbindung zwischen Bern und Luzern: Dank der neuen Streckenführung über die so genannte „Kriegsschlaufe“ sinkt die Reisezeit um 16 Minuten und beträgt neu nur noch eine Stunde fünf Minuten. Dieses kurze Teilstück wurde 1943 im Auftrag der Armee gebaut und im Rahmen von Bahn 2000 ersetzt. Die Fernverkehrszüge von Bern nach Luzern verkehren damit nicht mehr durch das Emmental und das Entlebuch, sondern über die Neubaustrecke bis Rothrist und biegen dank der Verbindungslinie in die Strecke Olten – Luzern ein. Die Züge müssen in Olten nicht mehr wenden, der Zeitgewinn ist enorm. Doch die reduzierten Fahrzeiten im schweizerischen Eisenbahnnetz sind nur ein Aspekt. Auch die Zahl der Verbindungen wird stark ausgebaut. Am meisten profitieren die Regionen, in denen bereits heute die Verkehrsströme am größten sind. Im Zentrum steht dabei der integrale Halbstundentakt zwischen Bern, Basel und Zürich. Auch zwischen Genf und Lausanne gibt es neue IC-Verbindungen im Halbstundentakt. Zudem erhält auch das Berner Oberland ab Basel/Zürich über Bern den durchgehenden Halbstundentakt. Biel wird von Basel aus stündlich mit einem ICN verbunden.

### ■ Infrastruktur und Rollmaterial

Der bislang größte Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz hat seinen Preis: Allein in die Infrastruktur wurden 5,9 Milliarden Franken (4 Mrd. Euro) investiert. Im Zentrum standen neben den Kernausbauten die „Kriegsschlaufe“ Rothrist – Zofingen, Anpassungen im Gütschtunnel, Ausbauten im Bahnhof Zürich, der Adlertunnel sowie mehrere Bahnhofsausbauten (u. a. Aarau, Olten, Basel und Zug).

Gleichzeitig investierten die SBB rund 2,3 Milliarden Franken (1,6 Mrd. Euro) in neues Rollmaterial. Denn allein durch den Kauf der ICN konnte auf weitere teure Streckenanpassungen verzichtet werden. Angeschafft wurden 44 ICN-Kompositionen, 341 IC-Doppelstockwagen sowie 90 IC-Steuerwagen. Darüber hinaus wurde eine ganze Reihe von Wagen umgebaut, darunter etwa 335 Einheitswagen IV (Basisflotte), 54 EC-Wagen sowie zahlreiche Speise- und Servicewagen.

### ■ Im Nadelöhr Zürich wird es eng

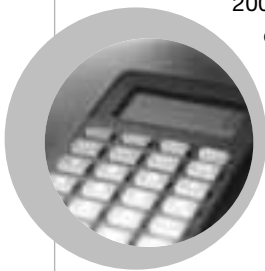
Zürich als eigentliches Nervenzentrum im Schweizer Schienennetz wird mit Bahn 2000 zum größten Knotenpunkt. Mehrere Ausbauten im und um den Hauptbahnhof ermöglichen das erweiterte Zugangebot. Kundinnen und Kunden profitieren primär vom starken Ausbau des Fernverkehrs zu den anderen großen Zentren der Schweiz mit zum Teil massiver Zeitersparnis. Für den Wirtschaftsraum Zürich wird nun auch ein großer Abonnementsverbund geschaffen. Für den Verkehr in den Kantonen Zürich, Schaffhausen, Schwyz, Zug sowie in Teilgebieten der Kantone Aargau, Thurgau und St. Gallen gilt neu ein einziger Fahrausweis – teilweise nur für Zeitfahrkarten – für sämtliche öffentliche Verkehrsmittel in den gewünschten Zonen. Im Netz der S-Bahn kommt es ebenfalls zu zahlreichen Änderungen und Verbesserungen.

Die im Vorentwurf des Kantons Aargau vorgesehenen Regionalzüge Aarau – Brugg wurden dank der Intervention von Pro Bahn bis Turgi weitergeführt (mit guten Anschlüssen in Richtung Koblenz). Lenzburg muss jedoch auf Fernverkehrshalte in Richtung Olten – Biel verzichten. Diesen Mangel versuchen die SBB mit verschiedenen anderen Lösungen wettzumachen.

## Mit neuer Technologie die Infrastrukturkosten reduzieren

Mit der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 nimmt ein Großprojekt seinen Lauf: Das Konzept „Bahn und Bus 2000“ wird vom Schweizer Volk mit deutlicher Mehrheit befürwortet. Mit 5,4 Milliarden Franken (zuzüglich Teuerung) soll das Schweizer Eisenbahnnetz für das 21. Jahrhundert aufgerüstet werden. Doch die Ernüchterung folgte bald. Wäre das Konzept in einem einzigen Schritt umgesetzt worden, wären die Kosten auf 16 Milliarden Franken (11,2 Mrd. Euro) explodiert. 1994 stimmten die eidgenössischen Räte dem redimensionierten Konzept Bahn 2000 zu und die Idee, alle großen Städte in die Knoten zur vollen und halben Stunde einzubinden, musste auf das Dreieck Basel – Bern – Zürich reduziert werden. Von den 1987 genehmigten Neubaustrecken wurde nur Mattstetten – Rothrist gebaut, während Muttenz – Olten und Vauderenz – Villars-sur-Glâne

nur teilweise ausgebaut wurden. Der Abschnitt Zürich Flughafen – Winterthur wurde zurückgestellt und dank der Intercity-Neigezüge mit ihren höheren Kurvengeschwindigkeiten konnte auf weitere teure Streckenausbauten verzichtet werden. Die erste Etappe von Bahn 2000 ist nur ein Teilbereich mehrerer Investitionsvorhaben, die das Schweizer Schienennetz für die kommenden Jahrzehnte rüsten sollen. Die zweite Etappe, die bis zum Jahr 2020 abgeschlossen sein soll, befindet sich derzeit in der Startphase der politischen Diskussion. Die Kosten werden zurzeit mit knapp sechs Milliarden Franken (vier Mrd. Euro) veranschlagt. Mit den neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT, geplante Inbetriebnahme Lötschberg: 2007; Gotthard: 2015) investiert die Schweiz 13,6 Milliarden Franken (Stand 2004). Für den Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sind 1,2 Milliarden und für Lärmsanierungen entlang des Stammnetzes 2,3 Millionen Franken vorgesehen.





1

## Die Schlüssel zu Bahn 2000



2

Foto: Ralf Uekermann



3

Foto: Engel



4

- 1) Ausbau der Knoten (Zürich).
- 2) Die Rundum-Anschlüsse (hier in Aarau).
- 3) Die Doppelstock-Schnellzüge (Basel SBB).
- 4) Die Neigezüge ICN.

B A H N 2 0 0 0

**Nicht zufrieden:**

## Lenzburg nur einmal stündlich

### Das schlechte Beispiel von Bahn 2000

➤ *In Lenzburg werden die Schnellzüge künftig nur noch ein- statt bisher zweimal pro Stunde halten. Dieser Entscheid ist für Pro Bahn Schweiz nach wie vor unverständlich. Wie bewertet man eine solche Forderung aus deutscher Sicht?*

#### ■ Aus dem Abseits geholt

Lenzburg liegt im Mittelland zwischen Bern und Zürich. Die Topografie hat einen Bergriegel in den Weg gestellt, sodass die Eisenbahn früher in einem großen Bogen um Lenzburg herumfuhr. Es gab keine direkte Verbindung nach Zürich, die Reisezeit betrug 40 bis 60 Minuten.

Mit der Eröffnung des Heitersbergtunnels vor 30 Jahren änderte sich die Situation schlagartig: Ab sofort hielten die direkten Schnellzüge in Lenzburg, und Zürich war nur noch 20 Minuten entfernt. Die Pendlerzahlen stiegen, jede halbe Stunde hielt ein Schnellzug. Jetzt hält der Schnellzug nur noch stündlich – und die Fahrgäste sind unzufrieden.

#### ■ Unzufrieden

Gerhard Bohli schreibt dazu im „Infoforum“ von Pro Bahn Schweiz: „Die Streichung der Schnellzughalte in Lenzburg von zwei auf einen pro Stunde ist – gemessen an der Zahl der betroffenen Reisenden – ein massiver Leistungsabbau. Es ist erstaunlich, dass der direkten Fahrt von Aarau über Biel hinaus der Vorzug gegeben wurde. Die nach dem Autobahnausbau auf die Straße abwandernden Fahrgäste werden sich 2007 kaum zurückgewinnen lassen. Mit dieser Begründung hat sich Pro Bahn Schweiz in ihrer Eingabe gegen die Aufhebung des Halts der ICN nach Biel in Lenzburg gewehrt. Für die Kunden ist es schwer nachvollziehbar, dass diese zwei Minuten zwischen Zürich und Genf beziehungsweise Lausanne nicht irgendwo einholbar sein sollen.

Der Ersatz durch die neue stündlich nach Zürich verkehrende S3 ist absolut ungenügend.

Die Reisezeit verlängert sich von 18 auf 34 Minuten. Nach Biel erhöht sich die Reisezeit wegen Umsteigens und einer Wartezeit von 20 Minuten in Aarau trotz Neubaustrecke um zehn Minuten.

Die SBB haben versprochen, dank Streckenausbauten den Halt ab 2007 wieder einzuführen. Ob angesichts der leeren Kassen der öffentlichen Hand und des praktischen Investitionsstopps diese Ausbauten auch tatsächlich erfolgen werden, ist mehr als fraglich.“

#### ■ Fehlendes Geld

Lenzburg ist das Opfer einer Entscheidung im System und fehlenden Geldes. In einer vorhandenen Infrastruktur, in der Anschlusszeiten eingehalten werden sollen, gibt es nur zwei Alternativen: einen Halt streichen oder die Strecken ausbauen. Ausbauen kann man die Strecken nur mit mehr Geld. Und dieses steht auch in der Schweiz nicht unbegrenzt zur Verfügung.

#### ■ Aus deutscher Sicht

Betrachtet man das Problem Lenzburg aus deutscher Perspektive, so wirkt es geradezu unbedeutend. Die Schnellzüge nach Zürich können nicht nur mit gewöhnlichen Fahrkarten ohne Zuschlag, sondern auch mit den Verbund-Abonnements benutzt werden. Außerdem fährt die S-Bahn. In Deutschland würde man für den Schnellzug einen saftigen Zuschlag zahlen, und die S-Bahn dürfte überhaupt nicht durch einen Tunnel der Neubaustrecke fahren. Wäre Lenzburg in Deutschland und hieße Lohr am Main, so sähe man die Schnellzüge alle nur durchfahren und würde weiter mit der Regionalbahn auf der alten Strecke um den Berg fahren, wo die Eisenbahn schon vor einem Jahrhundert fuhr – die Neubaustrecke wäre tabu.

In der Schweiz kann man sicher sein: Die für Lenzburg nachteilige Entscheidung ist wohl abgewogen. In Deutschland streicht man solche Halte schon deswegen, weil man eine Zugkomposition einsparen will (wie beim ICE Zürich – Stuttgart in Böblingen) oder weil gerade eine Weiche ausgebaut worden ist, die im letzten Fahrplan angeblich nicht mehr nötig war.

Vielleicht sollte man Lenzburg in Deutschland als leuchtendes Vorbild präsentieren: Eine Stadt mit knapp 8.000 Einwohnern mit einem Schnellzug, der über die Neubaustrecke fährt, und einer stündlichen S-Bahn obendrein.

(red)

