

# Das Fahren planen

Autor(en): **Koechlin, Simon**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin**

Band (Jahr): **24 (2012)**

Heft 93

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-967893>

## **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.

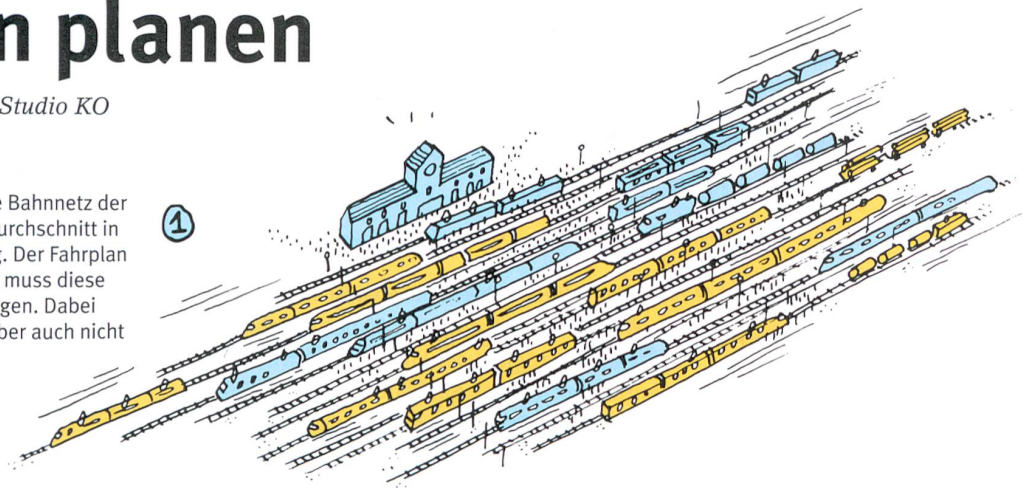
## **Haftungsausschluss**

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.

# Das Fahren planen

Von Simon Koechlin, Illustrationen Studio KO

Die Schweiz hat das am meisten befahrene Bahnnetz der Welt. Zwischen Olten und Aarau fährt im Durchschnitt in beide Richtungen alle drei Minuten ein Zug. Der Fahrplan der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) muss diese Fahrten reibungslos aneinander vorbeibringen. Dabei dürfen an den Bahnhöfen nicht zu lange, aber auch nicht zu kurze Umsteigezeiten entstehen.



①

② Die Macher des Fahrplans müssen diverse Ansprüche befriedigen. Bund und Kantone stellen ihre politischen Anforderungen, die beteiligten Eisenbahnunternehmen aus dem Personen- und Güterverkehr äussern ihre wirtschaftlichen Interessen. Auch geplante Neubauten oder Unterhaltsarbeiten, die Streckensperrungen nötig machen, müssen berücksichtigt werden.



③

Erfahrene Planer bauen den Fahrplan auf. Priorität hat in der Regel der nationale Personenverkehr vor dem Transitgüterverkehr und dem Regionalverkehr. Der Planer nimmt Computersysteme zur Hilfe; es gibt keinen Supercomputer, der die Planung automatisch ausführt. Weil nie alle Bedürfnisse befriedigt werden können, suchen die Planer gemeinsam mit den Beteiligten nach Lösungen.

④

Der Planer muss während der Konstruktionsphase ein Auge darauf haben, ob der Fahrplan stabil sein wird. Für schwierige Fälle steht ihm ein Simulationsprogramm zur Verfügung. Die Simulationen sind aufwendig und benötigen viel Zeit. Eine Hauptprobe für einen neuen Fahrplan gibt es nicht. Deshalb sitzen die Fahrplaner am Tag des Fahrplanwechsels wie auf Nadeln: Erst jetzt zeigt sich, ob sich ihre Planung am Reissbrett in der Praxis bewährt.

