

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 112 (1986)
Heft: 24

Artikel: Tempo 200 für "Bahn 2000"
Autor: Gerber, Ernst P. / Urs [Ursinus, Lothar]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-607740>

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: 03.04.2025

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

Tempo 200 für «Bahn 2000»

Die Jahrtausendwende naht, sie beschert Aufbruchstimmung. Das Kind bekommt die Schule 2000, der Bauer die Landwirtschaft 2000, der Soldat die Armee 2000, und Kezo 2000 nennt sich die Kehrlichtverwertung Zürcher Oberland. Die ma-

Von Ernst P. Gerber

gische 2000 steht für Fortschritt. Deshalb die «Bahn 2000». Rascher, bequemer, häufiger, direkter sollen die Schweizerischen Bundesbahnen rollen. Ein ganz neues Fahrgefühl. «Keine Verkehrspolitik auf alten Gleisen», wirbt Bundesrat Schlumpf. Neue Gleise müssen her. Prunkstrecken sind die Transversalen St.Gallen-Genf und Basel-Olten.

Milliarden für Minuten

Andere Linienführungen werden Geschwindigkeiten von 200 Stundenkilometern erlauben. Zeitgewinn zwischen Bern und Olten 14 Minuten, zwischen Freiburg und Vauderens, eine Strecke von 27 Kilometern, zehn Minuten. Das Projekt «Bahn 2000» verschlingt über fünf Milliarden Franken. Und nichts geschieht unkoordiniert. Wer macht was? Die Antwort: nationale Bahnnetze sind Bundesaufgabe, der regionale Verkehr ist Sache der Kantone. Echt föderalistische Lösung. Und der Ehrgeiz hat sein Ziel. In besseren Polstern auf schnelleren Rädern von Genf nach St.Gallen, von Basel nach Bern, kürzere Haltezeiten – erschöpft sich darin das Qualitätsdenken?

Also denn, brechen wir die alten Gleise hinter uns ab. Schluss mit der Bedächtigkeit. Bekennen wir uns zum Attraktiven, und Attraktivität kann nur Tempo heissen. Zukunft heisst Automation. Fort mit den Bählern auf den Perrons, mit den Kondukteuren in den Zügen, fort mit dem Stationsvorstand. Nur keine nostalgischen Töne. Bitte, in welchem Jahrhundert sind Sie denn geboren? Träumen Sie von handgeschnitzten Bahnhöfen und bimmelnder Stationsklingel? Vom Vorstand mit der Kelle in der Hand? Vom Mann am Billettschalter? Vom Beamten, der Ihnen einsteigen hilft? Der Sie über die Gleise begleitet? Für Sie den Fahrplan nachschlägt? Sie gar daran erinnert, wo und wann Sie umsteigen müssen? Vorbei. Endgültig vorbei. Das gab's noch, als wir Eisenbahn fuhren. Damals. Heute, da fährt man mit der Reisenbahn, der stolzen SBB-Erfindung.

Automat im Vormarsch

Zu vielen fällt das Umdenken schwer. Noch und noch liefert die Reisekundschaft Beweise, dass sie ganz und gar nicht auf dem Bahndamm ist. Immer noch irren Leute umher, in Bollingen, Schinznach-Dorf, in Lyssach und Riedwil, und suchen nach Bahnhöfen und finden sie nicht. Wen wundert's! Hätten sie je etwas von Automation gehört, dann wüssten sie, dass das, was sie suchen, längst nicht mehr Bahnhof ist, sondern «unbesetzte Station». Althergebrachte Bahnhöfe sind unwirtschaftlich. Samt dem Billettschalter. Im Vormarsch ist der Automat. Hinstehen, Brille und Portemonnaie zücken, Gebrauchsanweisung entziffern, Geld in den Schlitz, Tasten drücken, und schon ist das falsche Billett da. Bahnfahren heute: so einfach – aber immer noch retour, wenn Sie wollen.

Denn alles Grosse ist einfach, und die SBB sind nun einmal keine Lego-Bähnli. Und die Grösse verlangt marktwirtschaftliche Prinzipien. Die Bahn muss rentieren. Anders etwa als der PTT-Autodienst, der Jahr für Jahr ein Defizit von 100 Millionen Franken erwirtschaftet. Ärgerlich. Da muss ja einer gelb werden, wenn er's noch nicht ist.

Entweder werden die Kantone dannzumal, weil zuständig für den Regionalverkehr, die Postautos abschaffen müssen, oder sie machen es wie die SBB: nur noch schnurgerade Strecken fahren, Haarnadelkurven verbieten und sich von Dörfchen und Weilern verabschieden.

Grüne opfern Grünes

Die «Bahn 2000» bietet Erstaunliches. Diese gestreckten Strecken, diese neuen Trassees, dieser Geschwindigkeitssegen ... da erhitzen sich die Gemüter. Erhitzen sich ob der Frage, ob die eingesparten Fahrminuten zwischen Bern und Olten 700 Millionen oder 1050 kosten dürfen. Ob man soll oder nicht soll, ist schon gar kein Thema mehr. Selbst grüne Streiter streiten bloss noch um Varianten. Variante «Nord» oder Variante «Süd». Welche darf es sein? Das jüngste Produkt – und da geht's weder um ein Stärkungsmittel für Sportler noch um einen besonders kräftigen Fallwind in den Bergen –, es heisst «Süd plus». Eine Variante, was denn sonst. Und es geht nur darum, ob die Schnellstrecke 85 oder 100 Hektaren verschlucken soll. Ob die blitzschnellen Räder durch bisher unberührte Landwirtschaftsgebiete donnern oder geschützte Landschaften der Zi-

vilisation näher zu bringen drohen, darum geht es nicht. Das lockt schon keinen Frosch mehr aus dem Tümpel.

Die Vorstellungen der «Bahn 2000»-Fans über Qualität beim Reisen sind grandios. Grandios eng. Was tut's. Wenn's nur schneller geht. Was soll das Gerede vom Zeitalter der Dienstleistungen? Lassen wir endlich den guten alten James Watt in Ruhe. Die Zeit der Dampflokomotive ist vorüber. Ach ja, da ist es, das kleine Wörtchen. Ihm sind die Räder der «Bahn 2000» hektisch zugetan. Ihm und ihr sei alles untergeordnet, Nieten und Nocken, Wellen und Achsen, Schotter und Schwellen, Hirn und Verstand. Ihm, dem Wörtchen, ihr, der Angebeteten – der rasenden ZEIT.

Reklame

Jetzt täglich Plax-Kaugummi!

● Weil dieser erfrischende, zuckerfreie Plax-Kaugummi ein wirksames basisches Mineralsalzkonzentrat enthält, das beim Kauen die zahn-schmelzerstörenden Säuren neutralisiert, die sich durch Vergärung von Zucker und anderen Kohlehydraten im Zahnbelag (Plaque) bilden. Darum: täglich «zwischen durch» einen Plax-Kaugummi kauen. Nur in Apotheken und Drogerien erhältlich.

