

Das neue Strecken- und Fahrplankonzept für die "Bahn 2000"

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **105 (1987)**

Heft 39

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76715>

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 neue Strecken- und Fahrplankonzept für die «Bahn 2000»

(SBB) «Bahn 2000» soll wesentliche Verbesserungen im SBB-Angebot bringen. Im Frühjahr 1985 wurde ein erster Entwurf des Fahrplans «Bahn 2000» für Intercity- und Schnellzüge vorgestellt (vgl. Schweizer Ingenieur und Architekt, H. 3/86, S. 29).

Jetzt liegt das überarbeitete Angebot 1987 vor, welches die Variante «Süd-Plus» berücksichtigt, wobei auch der Knotenpunkt Biel und der ganze Jura-südfuss westlich Solothurn durch wesentlich kürzere Reisezeiten in Richtung Osten profitieren.

Die wichtigsten Verbesserungen gegenüber 1985 sehen wie folgt aus:

- Fahrzeitgleichheit Lausanne-Zürich via Biel oder via Bern

- IC St. Gallen-Bern und weiter nach Brig oder Interlaken Ost
- IC München(2stündlich)-St. Gallen-Bern und weiter (stündlich nach Genève-Aéroport)
- SZ Rheintal-Zürich-IC Genève-Aéroport via Jurafuss (alternierend über Bussigny oder Lausanne)
- IC Basel-Delémont-Biel-Lausanne (oder Bussigny)-Genève-Aéroport wie 1987, alternierend mit SZ/IC aus dem Rheintal via St. Gallen
- Angebot am Gotthard ähnlich wie 1987, ergänzt mit SZ Zürich-Arth-Goldau zur Sicherstellung stündlicher IC- und SZ-Nord-Süd-Verbindungen
- Wenn Luzern-Gotthard als SZ: Ver-

einigung des IC mit dem SZ von Basel in Luzern. Ergibt stündliche Direktverbindung Basel-Gotthard mit IC oder SZ

- Thurtal: Halbstundentakt bis Weinfelden und weiter alternierend nach Kreuzlingen oder Romanshorn
- Neue Verbindung für Grenchen Süd und Oensingen (bestehende Jurafusslinie) via Aarau (Umsteigen nach Zürich-Chur)-Brugg-Baden-Altstetten-Oerlikon nach Zürich Flughafen (Umsteigen nach St. Gallen), ergibt auch Direktverbindung Baden-Brugg-Jurafuss
- Stündlicher IC Luzern-Zofingen-Bern-Genève-Aéroport (IC = Intercity SZ = Schnellzug)

Netzgrafik «Bahn 2000», Fahrplan, Stand 1987

