

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105 (1987)  
**Heft:** 48

**Artikel:** Dem Klugen eine Chance - Bahn 2000  
**Autor:** Rudolphi, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-76761>

### **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:** 02.04.2025

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

## Dem Klugen eine Chance - BAHN 2000

«BAHN 2000» - der Name sagt es - ist ein Eisenbahnkonzept. Unter vermehrter Hinwendung zur Nachfrage im Verkehrsmarkt werden darin aus den Teilkonzepten «Angebot» und «Betrieb» die notwendigen Infrastrukturmassnahmen hergeleitet. In seiner starken Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Regionen und ländlichen Gebiete ist es Teil und zugleich Stütze unserer nationalen föderalistischen Regionalpolitik, eine massgerechte Lösung also für die Schweiz. Die gesamtverkehrspolitischen Qualitäten des Konzeptes sind ebenso unbestritten wie die längst fällige Notwendigkeit eines Technologieschubes bei der SBB. Trotzdem wurde das Referendum gegen das Gesamtprojekt ergriffen. Die Gründe der Gegnerschaft sind stark in der regionalen Betroffenheit der Gegenden mit Neubaustrecken zu suchen. Bei allem Respekt vor den Anliegen dieser Minderheit überwiegen die positiven Aspekte eines Ausbaus der öffentlichen Verkehrsmittel klar. Zugunsten einer deutlichen Gutheissung sprechen aber auch die bedeutenden wirtschaftlichen und technologischen Impulse, die nicht nur für die SBB, sondern auch für zahlreiche Industriezweige unseres Landes zu erwarten sind. Das Volk wird am 6. Dezember darüber zu befinden haben.

Die BAHN 2000 - Herzstück der investiven Förderung des öffentlichen Verkehrs - bezweckt die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen in den Transportmärkten. Alle Regionen im Mittelland und Jura werden durch häufigere, raschere, direktere und bequemere Verbindungen enger untereinander und mit den Schnellzügen verknüpft. Daraus soll eine marktinduzierte Umlagerung von privaten auf öffentliche Verkehrsmittel erwachsen. Dies ist unerlässlich für eine bedürfnisgerechte, landesweite Verkehrsversorgung, die das Verkehrsaufkommen rationell und in einer die Umwelt, die Landschaft und die Ressourcen schonenden Weise bewältigt.

### Bahnen steigern Leistungsfähigkeit und Attraktivität

Das Konzept beruht auf dem schon bestehenden dichten Netz von Verbindungen, erweitert um vier Neubaustrecken von insgesamt 130 km. Mit Modernisierung der Anlagen und der Infrastruktur werden Kapazitätserweiterungen und Fahrzeitverkürzungen erreicht. Dadurch kann über alle Regionen ein Taktfahrplan mit Fahrzeiten von weniger als einer Stunde zwischen benachbarten Zentren und Knotenpunkten eingeführt werden. Neues Rollmaterial hebt den Reisekomfort.

Insgesamt wird die Bahn attraktiver. Erfahrungsgemäss zieht dies grossen Mehrverkehr nach sich, womit bessere

Voraussetzungen für die in der unternehmerischen Verantwortung der SBB verbleibenden Finanzierungen gegeben sind.

Die Kosten der BAHN 2000 sind mit 7,7 Mia. Franken veranschlagt. 5,4 Mia. entfallen auf den Ausbau der Infrastruktur der SBB, 1,3 Mia. auf neues Rollmaterial und 1 Mia. auf konzessionierte Transportunternehmungen. Der Finanzierungsmodus ist auf der Grundlage des Leistungsauftrages an die SBB geregelt. 30 Prozent Personenmehrverkehr sind zur Deckung der Kosten nötig, die auf die SBB entfallen.

### Verhalten im Markt entscheidet über Erfolg

30 Prozent mehr Passagiere im Bahnverkehr sind ein stolzes Ziel, das an der Wirklichkeit des Transportmarktes zu messen ist.

Die Nachfrage im Personenverkehr besteht aus individuellen Transportwünschen. Der Einzelne will Zeit und Ziel seiner Reise frei bestimmen, minimale Kosten, maximale persönliche Freiheit, Bequemlichkeit, Zuverlässigkeit und womöglich von Haus zu Haus gebracht werden. Mit der grossen Menge solcher Bewegungen kommt es bei Übereinstimmungen von Weg und Zeit zu gebündelten Nachfragen.

Im Angebot des Transportmarktes ist im Personenverkehr das Privatauto Favorit, mit dem sich individuelle Wünsche, abgesehen von geringen Kosten, am besten erfüllen lassen. Obwohl der

Autoverkehr sich immer öfter selber behindert und manchmal sogar zum Erliegen bringt, bleibt der Drang zum eigenen Auto ungebrochen. Die Zahl von heute 30 Prozent der Familien ohne eigenes Auto wird noch zurückgehen.

Im allgemeinen Angebot bietet der öffentliche Verkehr Transportleistungen in einem Liniennetz und insbesondere zwischen nachfragestarken Ziel- und Quellpunkten. Er gewährleistet der Bevölkerung ein Mindestmass an Mobilität.

Der Vergleich zeigt: Der edle Prinz, der die SBB mit mehr Passagieren aus einem Dornröschenschlaf wecken soll, kommt heutzutage im Auto, und er will einen Parkplatz, nah beim Bahnhof; sonst fährt er auf der Strasse weiter. Wenn dieses Problem gleich gut gelöst wird, wie Logistik und Bahntechnik mit dem Konzept BAHN 2000 in Griff genommen sind, so wird es am Erfolg nicht fehlen.

### Schweizer Industrie herausgefordert

Nicht nur die Bahnunternehmungen werden mit dem Konzept BAHN 2000 zu Spitzenleistungen aufgerufen, sondern, über alle Disziplinen hinweg, die ganze schweizerische technische Fachwelt. Die grossartige Idee der verknüpften Transportketten, mit denen die Landesteile perfekt erschlossen werden, stellt höchste Anforderungen an die künftige Ausstattung der Bahnbetriebe. Die Realisierung wird alles verfügbare technische Wissen, den Einsatz aller verfügbaren Technologien abverlangen.

Neue Hochleistungslokomotiven, eine neue Generation von Eisenbahnwagen, ein Hochtechnologie-Betriebssystem, sind Beispiele grosser Ingenieuraufgaben. Der einheimischen Industrie fallen Arbeiten zu, die mit neuen technischen Lösungen auch im Ausland Referenzwirkung erzielen werden. Bei der starken Exportabhängigkeit unserer Industrie verdient dieser Hinweis beim Entscheid über die BAHN 2000 volle Würdigung.

H. Rudolphi