

Die SBB der Zukunft

Autor(en): **Wilhelm, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **43 (1970)**

Heft 2

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775722>

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.

DIE SBB DER ZUKUNFT

Über die Schweizerischen Bundesbahnen auf dem Weg ins Jahr 2000 hielt im Verkehrshaus Luzern vor einiger Zeit Oskar Baumann, der Chef des Studienbüros der Generaldirektion der SBB, einen sehr umfassenden und instruktiven Vortrag. In diesem kamen neben den Planungs- und Projektierungsarbeiten auch die bereits in Ausführung begriffenen und fertiggestellten Anlagen und Rationalisierungsmassnahmen im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des schienengebundenen Verkehrs zur Sprache. Die vollständige Neukonzeption des gesamten Güterverkehrs, der Reisenahverkehr in den grossen städtischen Regionen, die zu schaffenden Anschlüsse der Flughäfen an das Eisenbahnnetz, der Ausbau bestehender Linien für Geschwindigkeiten bis zu 140 Kilometer in der Stunde sowie der Neubau von Schnellverbindungen über weite Strecken, die mit bis zu 300 Stundenkilometern befahren werden sollen, waren die Hauptpunkte der interessanten Orientierung.

DIE VERWIRKLICHUNG DES NEUEN GÜTERVERKEHRSKONZEPTES

Bis zum Jahr 2000, von dem uns noch drei Jahrzehnte trennen, sind zwar keine Wunder, aber doch bemerkenswerte Weiterentwicklungen zu erwarten, die sich heute schon deutlich abzeichnen. Das schweizerische Mittelland gehört ja bereits jetzt zu den am stärksten besiedelten Gebieten der Erde, und bis in dreissig Jahren dürften weitere anderthalb Millionen Einwohner Wohnungen und Arbeitsplätze benötigen. Zur optimalen Flächennutzung bei der zukünftigen Besiedlung werden städtische Zonen entlang den Hauptachsen des Verkehrs und Landwirtschafts- und Erholungsgebiete zwischen den Städtebändern gebildet werden müssen, die den Massenverkehr begünstigen und erfordern. Diesen aber wird die Strasse keineswegs allein bewältigen können, sondern man wird die Eisenbahn als leistungsfähigen und gern benützten Transportapparat verlangen. Neben der Verpflichtung zur optimalen Flächennutzung dürfte auch der Mangel an Arbeitskräften das Verkehrswesen der Zukunft beeinflussen. Die Automation hat bei der Eisenbahn in vielen Zweigen bereits beträchtlich Einzug gehalten; sie soll zukünftig auch für Zwecke der baulichen und betrieblichen Planung herangezogen werden und schliesslich zur direkten Steuerung und Überwachung des Betriebsablaufes, das heisst zum vollautomatischen Betrieb des ganzen Netzes führen.

Die fortschreitende Automatisierung wird sich auf den Personalbestand in den einzelnen Arbeitsgebieten unterschiedlich auswirken: Am meisten Einsparungen verspricht man sich beim stationären Betriebspersonal, vor allem im Sektor Güterverkehr. Im Reiseverkehr ist die Selbstbedienung auf kleinen Stationen möglich, nicht aber im Güterverkehr. Hier wird erst eine drastische Verminderung der Annahmestellen das Stationspersonal von der Annahme und Ausgabe der Güter befreien. Äusserst personalintensiv ist auch der Lade- und Rangierdienst.

Das neue Güterverkehrskonzept sieht drei voneinander weitgehend unabhängige Systeme vor: Im Schnellgutssystem, das aus der Zusammenlegung von Expressgut und Eilgut entsteht, werden alle Stationen dreimal täglich durch schnelle und leichte Güterzüge bedient. Zur Umgruppierung zwischen Nah- und Fernverkehr

werden bis 1975 die drei Stammbahnhofe Bern-Wilerfeld, Olten-Däniken und Zürich-Altstetten gebaut. Beim Stückgutverkehr soll sich der Transport auf der Schiene auf die Verbindung zwischen 40 Verladebahnhöfen beschränken, wobei das Sammeln und Verteilen in der Gegend dem Lastwagen überlassen wird. Die grössten Auswirkungen hat die Neuorganisation auf den Wagenladungsverkehr, der 95 Prozent des gesamten Güterverkehrs ausmacht: Das Zerlegen und Zusammenstellen der Güterzüge, das heute in 90 Knotenpunkten erfolgt, soll auf 15 modern ausgerüstete Rangierbahnhöfe konzentriert werden und dort durch weitgehende Mechanisierung und Automation manuelle Arbeiten ausschalten. Dazu wird auch die für die zweite Hälfte der 70er Jahre in ganz Europa vorgesehene Einführung der automatischen Kupplung sehr wesentlich beitragen. Die Verwirklichung dieser umfassenden Konzeption ist seit 10 Jahren im Gange und dürfte um 1990 abgeschlossen sein. Fertiggestellt sind die Anlagen von Buchs, Genf-La Praille und Chiasso, im Bau diejenigen von Schaffhausen, Basel, Lausanne und Zürich-Limmattal.

GEWALTIGE REISEVERKEHRSPROJEKTE

Während man beim Güterverkehr mitten in der Realisierung eines durchdachten Konzeptes steht, befindet man sich beim Reiseverkehr erst am Anfang des Weges der Eisenbahn in die Zukunft. Für die grossen städtischen Regionen, wo das Auto je länger je weniger als Konkurrenz in Frage kommt, sollen S-Bahn-Netze aufgebaut werden, die – in den dicht überbauten Gebieten – unterirdisch in das Stadttinnere und zum Hauptbahnhof führen. Auf diesen Linien verkehren Züge mit grossem Beschleunigungsvermögen und kurzen Haltezeiten im starren Fahrplan, welche Reisegeschwindigkeiten bis 60 Kilometer in der Stunde erreichen.

Mit der Inbetriebnahme der Grossflugzeuge für 400 bis 500 Passagiere, denen in wenigen Jahren solche mit 750 Plätzen folgen sollen, erreicht die Transportkapazität im Luftverkehr die gleiche Grössenordnung wie bei der Eisenbahn. Es liegt im Interesse sowohl der Eisenbahnen wie auch des Luftverkehrs, dass auf den Flughäfen der direkte Kontakt Bahn-Flugzeug hergestellt wird. Dieser darf sich aber bei uns nicht auf eine Verbindung zum Hauptbahnhof der Flughafenstadt beschränken, er muss vielmehr direkte Verbindungen ohne Umsteigen zu den grossen Städten und Fremdenverkehrszentren ermöglichen. Der Anschluss des Flughafens Kloten beispielsweise soll mit einer neu zu erstellenden doppelspurigen Linie von Oerlikon via Flughafen nach Bassersdorf erfolgen, wobei ein unterirdischer Flughafenbahnhof mit vier Perrongeleisen ausgerüstet würde. Über diese Linie würden alle zwischen Bern und St.Gallen verkehrenden Schnellzüge zur Bedienung des Flughafens umgeleitet. Mit der Fertigstellung der Doppelspur vom Käferbergtunnel in den Hauptbahnhof wird auch die direkte Verbindung mit Zügen oder Zugteilen zwischen dem Flughafen und dem Jurafuss, Luzern, Gotthard, Chur, Buchs SG (und Österreich) und Basel möglich. Dafür ist allerdings in der Gegend von Bassersdorf vorerst noch ein neuer Abstellbahnhof zu erbauen.

Mit dem Entstehen der Autobahnen gerät die Eisenbahn scheinbar immer mehr in einen gefährlichen Rückstand. Nun darf aber bei



Dem neuen Aufnahmegebäude des Berner Hauptbahnhofes ist ein Turmbau weithin sichtbarer Akzent. In ihm sind auch die Verwaltungs- und Personalräume des neuen Bahnhofbuffets untergebracht. Photo Zopfi SVZ

La nouvelle gare de Berne: le bâtiment voyageurs, qui abrite aussi les bureaux et les locaux réservés au personnel du Buffet

der klassischen Eisenbahn nicht aufgrund der bestehenden Linienführung geschlossen werden, sie hätte die Grenzen ihrer Möglichkeiten erreicht. Gerade in den letzten Jahren zeichneten sich Entwicklungen ab, die durch den Bau der Tokaido-Linie in Japan Auftrieb erhalten haben. Geschwindigkeiten von 200 Stundenkilometern werden heute auf verschiedenen Netzen im fahrplanmässigen Betrieb sogar mit Lokomotivzügen erreicht. Die technische und wirtschaftliche Grenze für die klassische Eisenbahn

L'alta torre del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Berna ospita, oltre ai locali amministrativi e del personale, le sale del Ristorante

The tall new building of the main station in Berne is a landmark conspicuous from afar. It houses among other things the administrative and staff quarters of the new railway restaurant

dürfte etwa bei 300 Kilometern in der Stunde liegen und bis zum Jahre 2000 Wirklichkeit sein. Gegenüber Flugzeug und Autobahn wird sich damit wieder eine Konkurrenzfähigkeit einstellen. In der Schweiz stösst der Ausbau bestehender Linien aus verschiedenen Gründen auf grosse Schwierigkeiten. Die Fixpunkte im alten Netz erlauben Trasseverbesserungen nur auf Kurvenradien von 800 bis 1000 Metern in zusammenhängenden Abschnitten. Dies entspricht Geschwindigkeiten von 140 Stundenkilometern



Mit den modernsten Mitteln haben die Bundesbahnen die neue Küche des Berner Bahnhofbuffets, die erst nach dem endgültigen Ausbau der Restaurationsräume zur vollen Auslastung kommt, eingerichtet

Les cuisines du nouveau Buffet sont équipées de la manière la plus moderne; jusqu'à l'achèvement définitif du bâtiment, elles travaillent encore à une cadence réduite

mit normalem Rollmaterial oder von 160 Kilometern in der Stunde, wenn das Experiment mit den neigbaren Wagenkasten gelingt. Dass im Rahmen von Bauten, welche zur Leistungssteigerung nötig sind, auch Trasseverbesserungen realisiert werden, davon zeugen die neuen Linienführungen zwischen Ziegelbrücke und Mühlehorn, die Doppelspurbauten Landquart-Chur wie auch solche im Wallis.

Das Neubauprogramm 1967 bis 1976 weist eine ausgesprochene

La nuova cucina del Ristorante di stazione, modernamente attrezzata dalle FFS, funzionerà appieno e darà il massimo rendimento soltanto dopo l'assetto definitivo dei locali aperti al pubblico

The Federal Railways have equipped the new kitchens of the railway restaurant with all conceivable modern improvements. Only when the restaurant amenities are completed the kitchens will be utilized to capacity

Konzentration auf die Linie Zürich-Olten-Rothrist auf, bei der die Kernstücke der Verbesserungen die neuen Verbindungen durch den Heitersbergtunnel und von Olten nach Rothrist sind. Gegen 1980 wird von Zürich bis Rothrist praktisch eine mit 140 Stundenkilometern befahrbare neue Linie bestehen, die einen Zeitgewinn von 15 Minuten ermöglicht. Anstelle eines mühsamen Ausbaues der bestehenden Linie Olten-Bern drängt sich der Bau einer zweiten, unabhängigen Doppelspur für den Schnellverkehr auf,



Blick in das provisorische Restaurant im 1. Stock des Berner Bahnhofbuffets. Heutige Kunstwerke geben ihm ein vornehmes Gepräge. An der Rückwand hängt ein Aubussonteppich von Arnold Kocher. Daneben die Türe zu den bereits definitiven Banketträumen. Photos Zoppi SVZ

Le restaurant provisoire du 1^{er} étage. A l'arrière-plan, un Aubusson moderne d'Arnold Kocher. A droite, la porte d'accès aux salles déjà terminées

welche durch das offene Gelände weiter nördlich verlaufen wird. Diese Linie würde mit Radien von minimal 4000 Metern für 300 Kilometer in der Stunde ausgelegt; beschränkt man sich vorläufig auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern, so würde im Vergleich zu heute eine Zeitreduktion von 16 Minuten resultieren.

Ein solches Projekt wäre aber untauglich, wenn es sich nicht in eine spätere, durchgehende Schnellbahnlinie Zürich-Bern ein-

Una sala provvisoria al 1^o piano del nuovo Ristorante della stazione di Berna. Pitture d'artisti contemporanei le conferiscono una gradevole nota di modernità. Sulla parete di fondo, un arazzo d'Aubusson di Arnold Kocher; accanto, la porta che dà adito alle sale, definitive, per riunioni e banchetti

A view of the temporary restaurant on the first floor of the railway restaurant building in Berne. Works of modern art lend it a certain distinction.

gliedern liesse. Diese würde die Hügelläufe zwischen Suhrental und Limmattal in sieben Tunneln durchqueren: Die Fahrzeit von Zürich nach Bern wird dannzumal bei 200 Stundenkilometern Höchstgeschwindigkeit noch 40 Minuten, bei 300 Kilometern in der Stunde gar nur noch 30 Minuten betragen. Hans Wilhelm