

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 49 (2022)
Heft: 6

Artikel: Die Schweiz hat das dichteste Schienennetz der Welt
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1052206>

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: 09.03.2025

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

Die Schweiz hat das dichteste Schienennetz der Welt

Immer schneller und häufiger fahren die Züge in der Schweiz. Sie bieten eine Rekordanzahl an Verbindungen. Das Netz, das seit 175 Jahren auf- und ausgebaut wird, prägt auch das Leben im Lande. Und skurrile Bähnler-Wettbewerbe rücken die Stärken der Eisenbahn ins Scheinwerferlicht.

STÉPHANE HERZOG

Die Schweizer neigen dazu, zu glauben, Schweizerinnen und Schweizer sehen ihr Land gerne als einzigartig auf der Welt. Wenn es um die Schweizer Eisenbahnen geht, deren 175-jähriges Bestehen im August gefeiert wurde, haben sie wohl sogar recht. Das Schweizer Schienennetz ist das dichteste der Welt. Die Bevölkerungszunahme verlangt aber auch nach immer mehr Zügen. Und dank höherer Tempi können viele Strecken in immer kürzerer Zeit zurückgelegt werden. Und schliesslich staunen Touristen aus der ganzen Welt über die Qualität des Schweizer Schienennetzes, seine Schönheit und die technische Meisterleistung der Alpenüber- und -durchquerung.

Dies alles ruft geradezu nach Wettbewerben wie der Swiss Train Challenge: Da wird versucht, alle 26 Kantone in weniger als 24 Stunden per Zug zu durchreisen. Dazu genügt die rund 40 Franken teure Tageskarte, wie sie bei vielen Gemeindeverwaltungen erhältlich ist. 2015 gelang es einem Westschweizer TV-Reporter, die Chal-



Höher, weiter, schneller, schöner? Auf der Suche nach den etwas anderen Schweizer Rekorden.

Heute: Unterwegs auf dem weltweit dichtesten Schienennetz.

länge in 19 Stunden und 46 Minuten zu absolvieren. Dabei stützte sich das Fernsteam auf die Berechnungen von Philippe Morf, einem Verkehrsplaner der Schweizer Bundesbahnen (SBB). 2016 nahmen vier junge Tessiner die Herausforderung erneut an und schafften es in 17 Stunden und 19 Minuten. Die Gruppe profitierte von den perfekten Anschlüssen im Land, in dem laut SBB 91,9 Prozent aller Verbindungen pünktlich sind.

Herausforderung für spielfreudige Doktoranden

2018 starteten ein deutscher und ein französischer Doktorand der EPFL die nächste Challenge. «Um den bestehenden Rekord zu brechen, mussten wir schweres Geschütz auffahren», erzählen Dirk Lauinger und Emmanuel Clédât. Die beiden Wissenschaftler setzten einen an ein geografisches Datensystem gekoppelten Algorithmus ein. Dieser schlug nach einer zehntägigen Berechnungszeit eine Reiseroute vor, die in 16 Stunden und 54 Minuten zu schaffen wäre. Die prak-

tische Umsetzung allerdings scheiterte an einer Reihe von Verspätungen. Zudem sah die Route eine Strecke von 3,7 Kilometern zwischen Schaffhausen und Thurgau vor, die mit dem PubliBike zu fahren wäre. Doch diese Velos waren ausser Betrieb.

Netzkarte der Schweiz
Carte du réseau suisse
Carta della rete svizzera
Network map of Switzerland

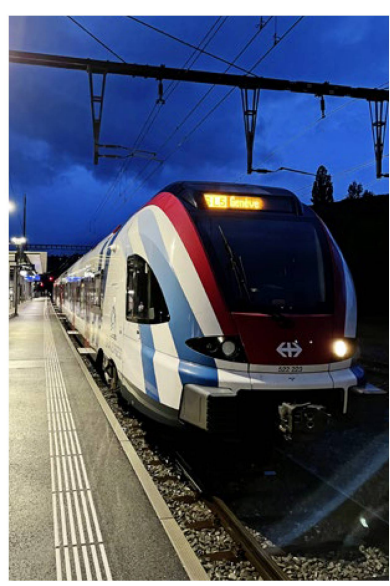


Die längste Strecke von West nach Ost: von La Plaine nach Scuol

Wie kann man die Grösse des Schweizer Eisenbahnnetzes «erleben»? Wir haben die längstmögliche Strecke von Westen nach Osten abgefahren. Die 461 Kilometer lange Reise führt von La Plaine (GE) ins bündnerische Scuol-Tarasp, wo die Schienen enden. Die Fahrt begann frühmorgens im letzten Bahnhof vor der Grenze zu Frankreich. Von Genf nach Brig, der Schnellzug nach Venedig fuhr gerade vorbei. In Brig füllten sich nach dem Umsteigen die roten Waggons des Glacier Express mit Touristen aus der ganzen Welt. Die Reise nach Chur über den 2000 Meter über Meer gelegenen Oberalp-Pass vergeht wie im Flug. Unsere Tischgenossen waren

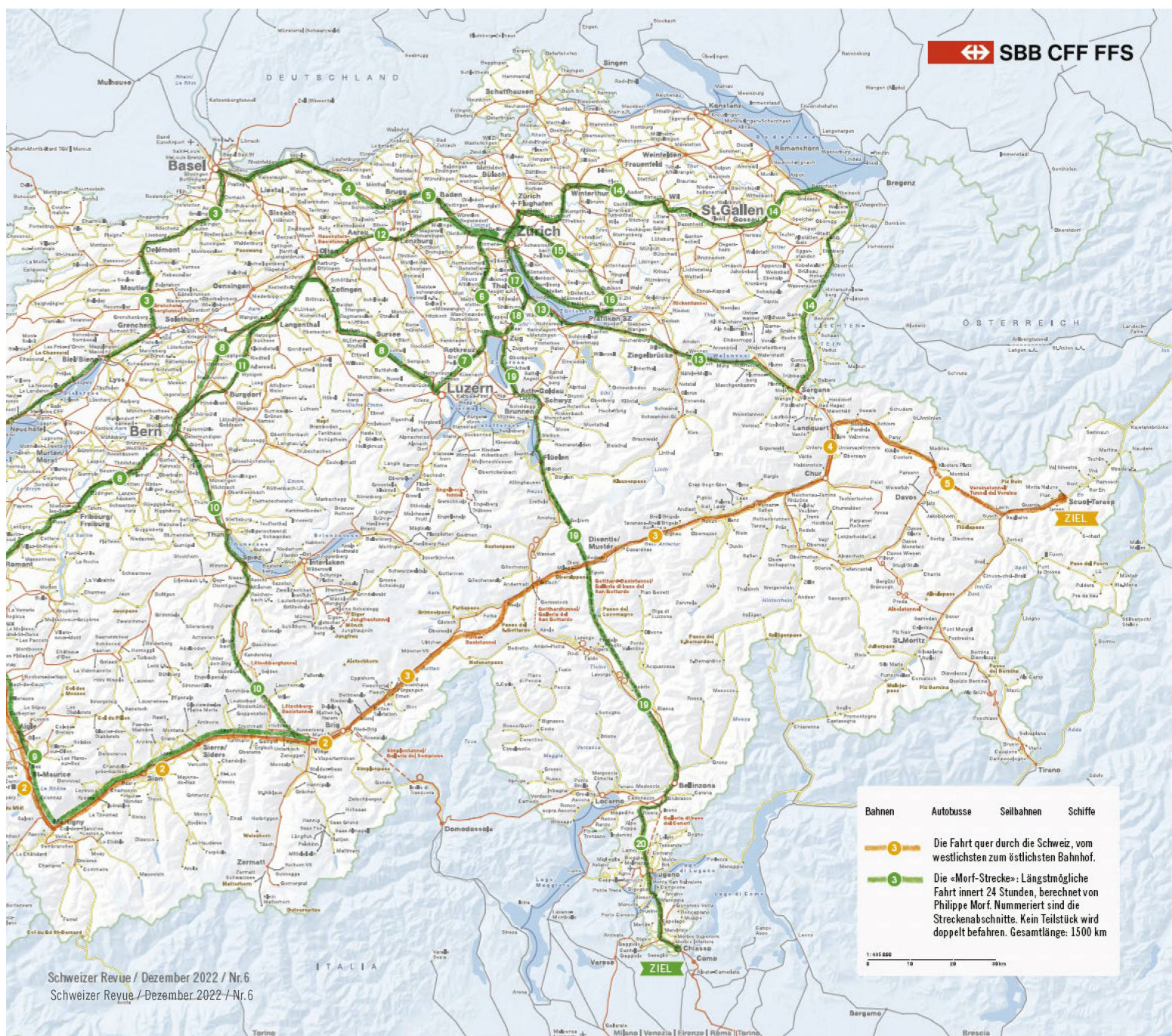
ein Paar aus Atlanta und ein indischer Informatiker. Erstere erzählten von ihren «unzuverlässigen» Bahnen, der Inder von hoffnungslos überfüllten Zügen. In Chur stiegen wir um in den Zug nach Landquart, von wo es erst Richtung Südosten und dann durch den langen Vereinatunnel Richtung Osten ging. Im Val Müstair dann bestaunten wir Burgen in schwindelerregender Höhe und Orte mit klangvollen Namen: Sagliains, Lavin, Guarda, Ardez. Die Ansage für unsere Endstation Scuol-Tarasp erfolgte auf Rätoromanisch. Fast schon ein anderes Land, nach zehn Stunden Fahrt. (SH)

Die ehemaligen Forscher der EPFL stürzten sich dennoch in dieses Abenteuer, aus Liebe zur Bahn und besonders zum Schweizer Schienennetz. «Es geht uns um ein politisches Statement für eines der zuverlässigsten dezentralisierten Schienennetze», sagt Emmanuel Clédat und betont, dass eine Zugreise die Umwelt viel weniger belastet «als eine Fahrt zu viert im Auto». Beide Männer sind denn auch voller Bewunderung für die Netz-



dichte. «Da ist das französische Eisenbahnnetz ganz anders, denn es ist radial angelegt, mit Paris als Zentrum», sagt Emmanuel Clédat und verweist auf die vielen in seinem Land stillgelegten Nebenlinien. «Das Schweizer Netz ist so, wie es ist, weil die Schweiz keine Automobilindustrie hat», analysiert Dirk Lauinger. Im Vergleich dazu sei das deutsche Eisenbahnnetz zwar weniger zentralisiert als das französische, aber es funktioniere auch nur

La Plaine (GE), die westlichste Bahnstation der Schweiz, liegt hier noch im Dunkeln. La Plaine ist der Ausgangsort der grossen West-Ost-Traversal. Foto Stéphane Herzog



gerade mal so: «In der Schweiz sieht der Fahrplan nicht vor, dass die Züge immer mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahren, was Raum lässt, um Verspätungen aufzuholen.»

Der Zug als Büro

Neue Technologien haben Züge in fahrende Büros verwandelt. «Eine tägliche Fahrt von eineinhalb Stunden ist akzeptabel, wenn man arbeiten kann», sagt Vincent Kaufmann, Professor für Mobilitätsanalyse an der EPFL. Für ihn persönlich stimme dies «aber nur mit einem Erstklass-Abonnement», ergänzt Pierre Dessemontet, Geograf und Studienkollege von Vincent Kaufmann. Die beiden Experten untersuchten den Einfluss der Zürcher S-Bahn auf die Zersiedelung. «In den 1990er-Jahren wurden die länger werdenden Fahrten im Alltag mit dem Auto gefahren, ab 2000 dann aber mit der Bahn», erläutert Vincent Kaufmann. Dass auch der Schienenverkehr zur Zersiedelung beiträgt, ist jedoch keine neue Erscheinung: «Auch im 19. Jahrhundert führte der Auf- und Ausbau des



Tramnetzes zu einer Ausbreitung der Städte», ruft Pierre Dessemontet in Erinnerung. Anders als das Auto, das zu einer Zersiedelung in alle Richtungen führt, «hat die Bahn dieser Entwicklung jedoch einen Rahmen gesetzt, denn die Stadtentwicklung konzentrierte sich um die Bahnhöfe herum.»

Die Bahn trennt Wohnen und Arbeiten

Schnelle Bahnverbindungen fördern die Sesshaftigkeit. Statt zum Beispiel wegen der Arbeit gleich nach Bern zu ziehen, kann jemand ganz gut weiterhin in Lausanne wohnen. Die Umweltbilanz bleibt dabei intakt, denn die Züge verursachen bloss 0,2 Prozent der CO₂-Emissionen des Landverkehrs. Vincent Kaufmann befürchtet jedoch, dass die neue Sesshaftigkeit der Verständigungsfähigkeit im Lande zusetzt: «Früher bedingte ein Arbeitsplatz in Bern, dass man umzog und Deutsch oder Schweizerdeutsch lernte. Mit der Bahn rücken diese Erfordernisse, die ja auch Chancen und Bereicherungen sind, stärker in den Hintergrund.»

Wer die beeindruckenden Zahlen zum Schweizer Schienennetz liest, zieht rasch falsche Schlüsse. Übers Ganze gesehen nimmt die Nutzung des Autos weiter zu: Nach wie vor findet keine massive Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr statt. Gleich-

zeitig sind viele Züge während der Stosszeit überfüllt. «Die meisten dieser Fahrgäste sind Fernpendler. Es wäre also schwierig, in diesen Zügen auch noch alle unterzubringen, die heute aufs Auto setzen», folgert Vincent Kaufmann. Nach Schätzungen des Bundes dürfte die Nachfrage im Personenverkehr bis 2050 noch um 11 Prozent steigen. Mittlerweile hat die Corona-Pandemie jedoch zu veränderten Gewohnheiten geführt. «Es ist schwierig, die langfristigen strukturellen Auswirkungen der Pandemie, insbesondere auch im Bereich Telearbeit, vorauszusagen. Erst braucht es wieder einmal ein normales Jahr, aber da sind ja der Ukraine-Krieg, die Inflation, die Energiekrise», sagt der Geograf.

In Pendlerzügen herrscht vielfach Büro Stimmung: Der Zug ist für viele zum Arbeitsort geworden.
Foto Keystone

Das dichteste Netz der Welt

Mit durchschnittlich 159 Zügen pro Tag und Strecke einschliesslich Güterverkehr ist das Schweizer Schienennetz das dichteste der Welt. Gemäss dem Verband öffentlicher Verkehr hat es sich von 2000 bis 2019 beinahe verdoppelt. Diese Entwicklung erreichte 2019 mit 21,7 Milliarden gefahrenen Schienenkilometern ihren Höhepunkt. Die Zahl der Generalabonnemente (unbegrenzte Fahrten auf dem gesamten Netz) belief sich im Oktober auf 406 000, und es wurden 2,8 Millionen Halbtaxabonnemente verzeichnet. (SH)



Ende des Geleises in Scuol, der östlichsten Bahnstation der Schweiz. Hier endet auch die lange West-Ost-Traverse.
Foto Stéphane Herzog