

Zeitschrift: Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin
Band: 24 (2012)
Heft: 93

Artikel: Das Fahren planen
Autor: Koechlin, Simon
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-967893>

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.](#)

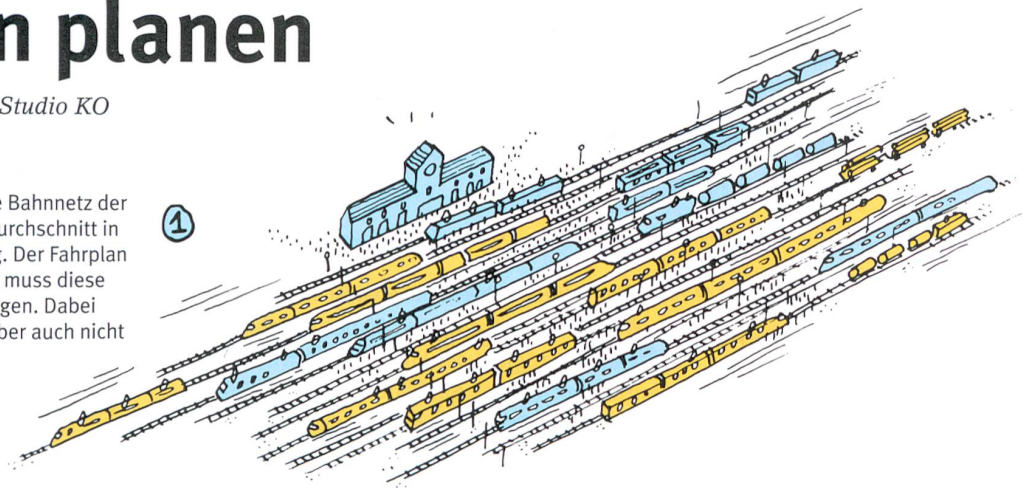
Download PDF: 22.11.2024

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

Das Fahren planen

Von Simon Koechlin, Illustrationen Studio KO

Die Schweiz hat das am meisten befahrene Bahnnetz der Welt. Zwischen Olten und Aarau fährt im Durchschnitt in beide Richtungen alle drei Minuten ein Zug. Der Fahrplan der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) muss diese Fahrten reibungslos aneinander vorbeibringen. Dabei dürfen an den Bahnhöfen nicht zu lange, aber auch nicht zu kurze Umsteigezeiten entstehen.



①

② Die Macher des Fahrplans müssen diverse Ansprüche befriedigen. Bund und Kantone stellen ihre politischen Anforderungen, die beteiligten Eisenbahnunternehmen aus dem Personen- und Güterverkehr äussern ihre wirtschaftlichen Interessen. Auch geplante Neubauten oder Unterhaltsarbeiten, die Streckensperrungen nötig machen, müssen berücksichtigt werden.



③

Erfahrene Planer bauen den Fahrplan auf. Priorität hat in der Regel der nationale Personenverkehr vor dem Transitgüterverkehr und dem Regionalverkehr. Der Planer nimmt Computersysteme zur Hilfe; es gibt keinen Supercomputer, der die Planung automatisch ausführt. Weil nie alle Bedürfnisse befriedigt werden können, suchen die Planer gemeinsam mit den Beteiligten nach Lösungen.

④

Der Planer muss während der Konstruktionsphase ein Auge darauf haben, ob der Fahrplan stabil sein wird. Für schwierige Fälle steht ihm ein Simulationsprogramm zur Verfügung. Die Simulationen sind aufwendig und benötigen viel Zeit. Eine Hauptprobe für einen neuen Fahrplan gibt es nicht. Deshalb sitzen die Fahrplaner am Tag des Fahrplanwechsels wie auf Nadeln: Erst jetzt zeigt sich, ob sich ihre Planung am Reissbrett in der Praxis bewährt.

