

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 121 (1995)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Die Bahn 2000 stirbt, bevor sie geboren wird : haben die Bundesbahnen bald endgültig ausgetaxelt?  
**Autor:** Kreis, Boris  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-600024>

### **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:** 18.03.2025

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

Die Bahn 2000 stirbt,  
bevor sie geboren wird

# HABEN DIE BUNDESBAHNEN BALD ENDGÜLTIG AUSGETAXELT?

VON BORIS KREIS

Damals, in den achtziger Jahren, schaute das Schweizervolk gebannt auf die Mattscheibe und bestaunte eine Infografik der *Tageschau*. Die Rede war von der Bahn 2000 und davon, dass alle wichtigen Städte des Landes in naher Zukunft besser miteinander verbunden sein würden. Statt 75 Minuten werde die Reise nach Bern nur noch eine Stunde dauern, versprachen uns die Verkehrsplaner, und überhaupt sollte im Jahr 2000 jede nächstgelegene grössere Stadt innerhalb von sechzig Minuten zu erreichen sein.

Wenngleich es sich um äusserst bescheidene Zeitgewinne handelt, die uns damals in Aussicht gestellt wurden – was zählen schon fünf oder zehn Minuten Reisezeit im Vergleich zur Halbwertszeit eines Atombrennstabes oder zur Länge eines Fussballspiels? –, war das Volk begeistert. Endlich konnte es wieder mit Stolz auf die SBB blicken, herrschte Aufbruchsstimmung im Land. Der Bund, so glaubten die bahnfahrenden Schweizerinnen und Schweizer, war fest entschlossen, mit der Zeit zu gehen.

Nicht bedacht haben die Verkehrsstrategen in ihrer kühnen Planungsarbeit, dass sich mit der Zeit einiges ändern kann. Heute ist aus dem ambitiösen Projekt Bahn 2000 jedenfalls ein kümmerliches Bauvorhaben geworden, das sich darauf beschränkt, die bald dem Rotstift zum Opfer fallende Ostschweizer Provinzstation Mörschwil mit einer zweiten Spur zu beehren, damit der Re-

gionalzug von St.Gallen zwei Minuten gewinnt auf seinem Weg ins Rheintal, und heute weiss niemand, was aus dem riesigen Bahnhof Aarau werden soll, wenn der Bundesrat die Bahn 2000 nicht realisieren kann. Klar geworden ist in den letzten Wochen nur eines: Weil allein die Schwangerschaft zu teuer ist und feststeht, dass wir das schöne Kind nicht werden ernähren können, müssen wir die Bahn 2000 vor ihrer Geburt zu Grabe tragen – möglichst rasch und ohne aufwendige Trauerfeierlichkeiten.

Schuld an dieser bedauernswerten Tatsache ist, es muss deutlich gesagt sein, *nicht* unser Verkehrsminister Adolf Ogi! Zu verantworten haben das Politiker und Beamte, die vor dem Kandersteger Bauernfänger in Bern Verkehrspolitik gespielt haben – so schlecht, dass sie in jedem PC-Simulationsspiel (beispielsweise «A-Train») bereits auf der Stufe «Handicap» gescheitert wären und dass wir nun vor einem realen Scherbenhaufen stehen. Am Ende ist nicht nur die Bahn 2000, jämmerlich eingegangen ist in den letzten Jahren die eidgenössische Verkehrspolitik überhaupt.

Schlimm ist das nicht nur des vergeblich verlockten Geldes wegen, tragisch ist das Ganze, weil wir in den Transitverhandlungen mit der Europäischen Union Trümpfe in der Hand halten, die gar keine sind: Es gibt nichts, das wir dem grossen Bruder als Gegenleistung für sein entgegenkommendes Handeln anbieten könnten, zumindest nichts, was

die Verhandlungspartner der EU wirklich interessieren würde.

Das spiele keine Rolle, werden die Alleingänger nun einwerfen, Europa sei für uns Schweizer auch nicht eben interessant, geschweige denn wichtig. Aber sie täuschen sich! Nehmen Sie die berühmte Calida-Fabrik als Beispiel: Sie unterhält nur noch eine einzige Produktionsstätte in der Schweiz, hat sich also längst nach Europa abgesetzt, wo Schlafanzüge offenbar eine gefragte Ware sind und besser produziert werden können.

Sofern Sie nicht, wie die meisten Prominenten hierzulande – man weiss das aus der *Schweizer Illustrierten* –, nackt schlafen, wird Ihnen das kaum egal sein. Fremde Fetzen an unserer Haut – mussten wir denn so tief sinken?

Wir hätten es nicht gemusst, sind es aber. Die Schweiz ist heruntergewirtschaftet worden in den letzten zwanzig Jahren, und das ausgerechnet von jenen, die sich stets als Kämpfer für den Wohlstand aufspielten, wohl aber nur ihren eigenen im Visier hatten, die munter an der «Bahn der Zukunft» werkten, eigentlich aber bloss an die Aufträge für die Wirtschaft und möglicherweise für den eigenen Betrieb dachten.

Selber bahnfahren tut kaum einer der grossen «Investoren», und genau dort liegt zumindest ein Teil des Hasen im Pfeffer: Das Volk will die Bundesbahnen gar nicht. Da kann die Halbtaxwerbung noch so dämlich sein und schönfärberisch, beim Verkauf zählen letztlich Fakten. Und die laden nicht unbedingt ein zu einer Fahrt mit den SBB: Wer des öftern

auf sein Auto verzichtet und die Schweiz per Bahn durchquert, weiss, dass die SBB den Ansprüchen ihrer Kundschaft nur gerade auf den Paradestrecken genügen. Fernab der grossen Achsen werden zwar ebenfalls Verbindungen feilgeboten, doch lassen die Fahrpläne so ziemlich zu wünschen übrig, sind die Wagen versifft, unterscheiden sich die Abteile der ersten Klasse kaum mehr von jenen der zweiten – für ein bisschen mehr Polster zahlen nur Wahnsinnige über tausend Franken mehr (für ein Generalabonnement) –, und schlecht ist der Service fast überall.

So gesehen, ist das Ende der Bahn 2000 eine vollkommen logische Folge des vom Bund seit Jahren praktizierten Totalausverkaufs der SBB. Abzufinden haben wir uns demnach nicht allein mit dem Tod des einst bejubelten Prestigeprojektes, sondern mit dem offenbar nicht mehr aufzuhaltenden Niedergang der Bahn überhaupt. Sollten die SBB-Verantwortlichen dieser Tatsache weiterhin keine Beachtung schenken, und das ist anzunehmen, werden wir die Gleisanlagen im Jahr 2000 unseren Kindern als Spielfläche zur Verfügung stellen können. Existieren werden die SBB dannzumal nur mehr im Eisenbahnmuseum, und dorthin wird man auch mit dem eigenen fahrbaren Untersatz reisen können. Schneller, komfortabler und billiger.

Da hätten wir das Geld ja gleich für einen Totalausbau des Autobahnnetzes ausgeben können! □