

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105 (1987)
Heft: 39

Artikel: Bahn 2000 und internationaler Verkehr
Autor: Latscha, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76714>

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: 17.03.2025

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

Bahn 2000 und internationaler Verkehr

Von Werner Latscha, Bern

Bahn 2000 wird das Angebot der Schweizer Bahnen und zahlreicher weiterer Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs schrittweise bis zum Jahr 2000 in allen Landesteilen qualitativ und quantitativ erheblich aufwerten und konkurrenzfähiger machen. Damit werden die notwendigen Voraussetzungen für einen wieder wachsenden Marktanteil des öffentlichen Verkehrs geschaffen.

Im Personenverkehr bedeutet Bahn 2000: noch dichterer Fahrplan und mehr direkte Verbindungen im Intercity- und Schnellzugsverkehr; optimierte Anschlüsse des regionalen Verkehrs an das Intercity- und Schnellzugsnetz; Verkürzung der Gesamtreisezeiten von Haus zu Haus; weniger Wartezeit, wenn nach wie vor umgestiegen werden muss; attraktivere Nebenleistungen, welche den unterschiedlichen Bedürfnissen der Kunden während und nach der Reise besser Rechnung tragen.

Transitland Schweiz

Für die Schweiz als Transitland im Herzen unseres Kontinentes, das zudem durch Wirtschaft und Tourismus aufs Vielfältigste mit dem übrigen Europa verhängt ist, spielt der internationale Verkehr eine erstrangige Rolle. Das gilt in besonderem Masse für die SBB, stammen 1985 doch nicht weniger als 830 Millionen der insgesamt 2370 Mil-

lionen Franken Verkehrseinnahmen des Personen- und Güterverkehrs aus dem internationalen Ziel-, Quell- und Transitverkehr.

Ausdruck dieser engen Verflechtung ist auch das grosse Interesse, das Politik und Medien den internationalen Verbindungen entgegenbringen. Nicht selten hört man – auch im Zusammenhang mit Bahn 2000 – die Meinung, die schweizerische Politik des öffentlichen

Verkehrs sei zu sehr binnenverkehrsbezogen.

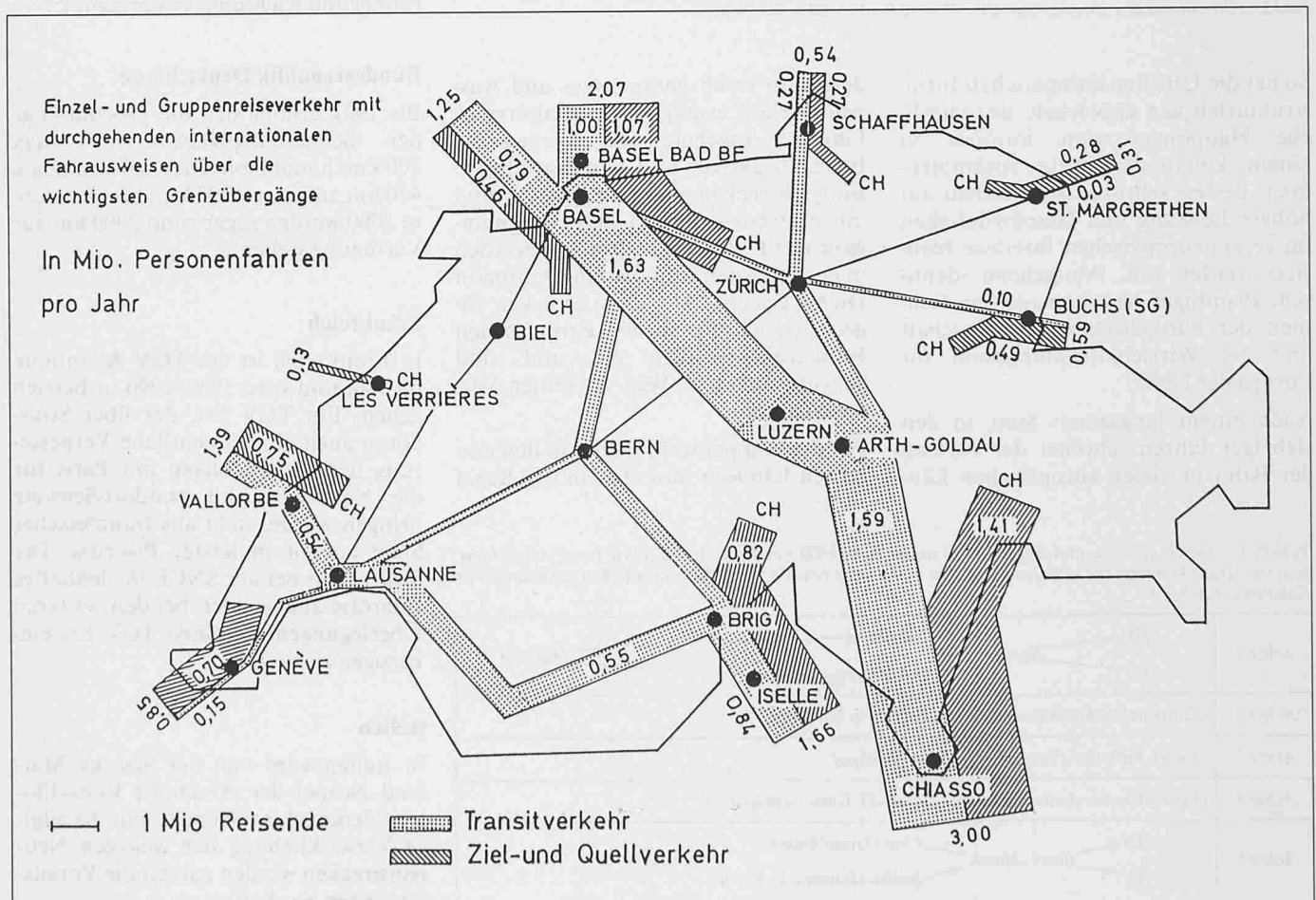
Solche Befürchtungen sind unbegründet. Für die SBB steht seit jeher fest, dass die Zukunft der Bahn – und das ganz besonders in unserem Lande – stark von der guten Einbindung in ein internationales Hochleistungssystem abhängt.

Diese Integration kann nur im Rahmen einer engen Zusammenarbeit unter den Bahnen und Staaten gefunden werden. Wir wollen uns hier vor allem mit der Bahn-Ebene befassen.

Zusammenarbeit der europäischen Bahnen

Die Zusammenarbeit der europäischen Bahnen ist institutionalisiert im internationalen Eisenbahnverband (UIC), der europäischen Personentarif- und der europäischen Fahrplankonferenz sowie in einer Anzahl weiterer Organisationen. Hier werden die laufenden Aufgaben bewältigt, darüber hinaus aber auch wesentliche Beiträge zur Zukunftsentwicklung geleistet.

Bild 1. Internationaler Personenverkehr nach und von der Schweiz sowie im Transit durch die Schweiz



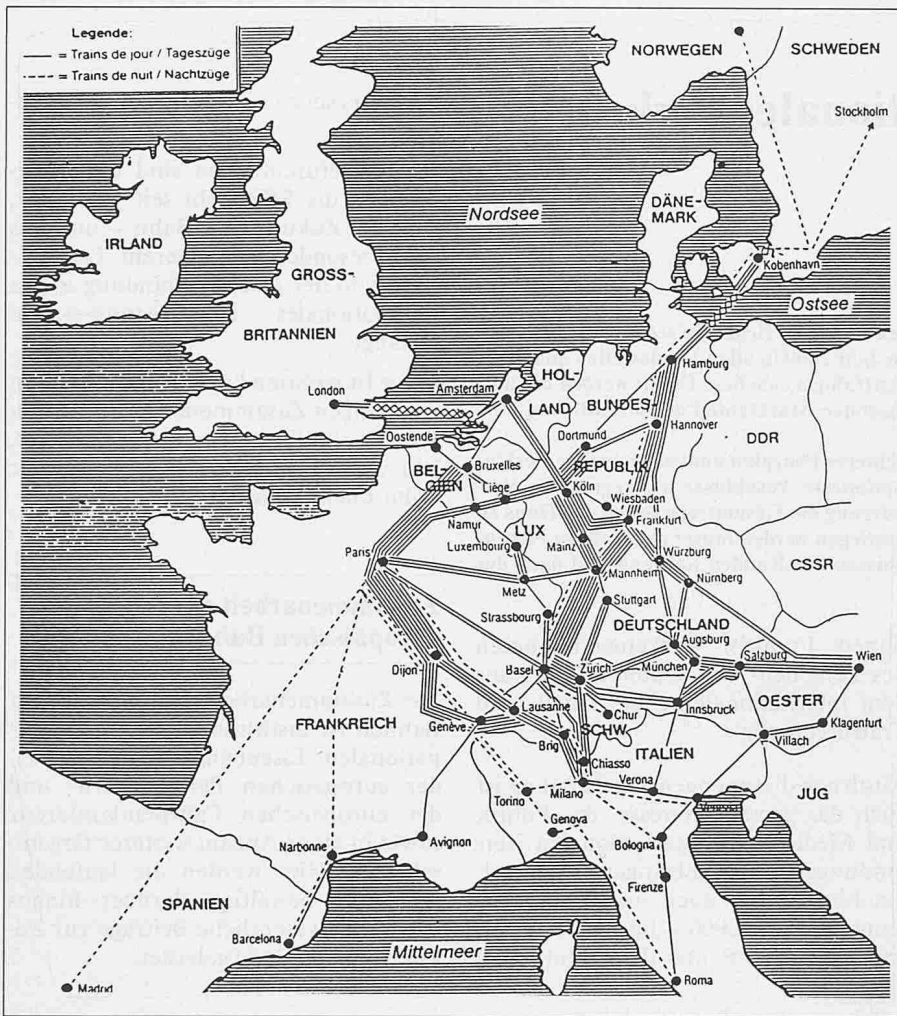


Bild 2. Übersichtskarte über das EuroCity-Netz (Stand 15. Oktober 1986)

So hat die UIC den europäischen Infrastrukturleitplan entwickelt, der sämtliche Hauptmagistralen Europas zu einem kohärenten Netz zusammenfasst, dessen schrittweiser Ausbau auf höhere Leistung und Geschwindigkeit im gesamteuropäischen Interesse realisiert werden soll. Weitgehend identische Planungen bestehen auch im Rahmen der europäischen Gemeinschaft und der Wirtschaftskommission für Europa der UNO.

Nach einem langsamen Start in den siebziger Jahren schreitet der Ausbau der Bahn in vielen europäischen Län-

dern nun rasch voran. Neu- und Ausbaustrecken ermöglichen konkurrenzfähigere Angebote und machen die Bahn attraktiver und leistungsfähiger. Einige Strecken sind fertiggestellt und mit grossem Erfolg in Betrieb genommen worden. Weitere Strecken werden in den nächsten fünf bis zehn Jahren in Dienst gestellt. Alle diese Strecken fügen sich nahtlos in den europäischen Infrastrukturleitplan ein und sind Schritte auf dem Weg zu seiner Verwirklichung.

Für die Etappenwahl stehen in den einzelnen Ländern nun aber in der Regel

Tabelle 1. Durch die Neu- und Ausbaustrecken der Bahn 2000 werden Teile der Achse 1 und Achse 4 aufgewertet. Dazu kommen die geplanten und zum Teil bereits beschlossenen Geschwindigkeitserhöhungen im Rahmen der Achse 3

| | |
|---------|--|
| Achse 1 | (D) ———> Basel ———> Gotthard ———> Mailand (F) ———> Basel ———> Lötschberg-Simplon ———> Mailand |
| Achse 2 | (Stuttgart)–Schaffhausen–Zürich–Gotthard–Mailand |
| Achse 3 | (Paris)–Vallorbe–Lausanne–Simplon–Mailand |
| Achse 4 | (Lyon)–Genève–Lausanne–Bern–Zürich–St. Gallen–(München) |
| Achse 5 | (D) ———> Basel–Zürich ———> Chur/Graubünden (F) ———> Basel–Zürich ———> Buchs–(Innsbruck–Wien) |

nicht die Bedürfnisse des internationalen, sondern die des Binnenverkehrs im Vordergrund. Das ist verständlich. Zum einen verfügen unsere ausgedehnten und bevölkerungsreichen Nachbarländer über bedeutende Binnenverkehrsmärkte, die untereinander durch hochleistungsfähige Schienenstränge verbunden werden müssen. Zum anderen sind die internationalen Verkehrsströme für sich allein meist nicht stark genug, um einen eigenständigen Streckenneubau volks- oder betriebswirtschaftlich zu rechtfertigen. Ein grenzüberschreitendes europäisches Schnellverkehrsnetz kann daher nur entstehen, wenn es auf den nationalen Potentialen aufbaut und sich weitgehend mit den Binnenverkehrsbedürfnissen der betreffenden Länder deckt. Dabei haben die nationalen Planungen mögliche grenzüberschreitende Weiterführungen zu berücksichtigen. Der europäische Infrastrukturleitplan gibt dafür den notwendigen Rahmen.

Aktuelle Erfahrungen zeigen aber auch, dass nationale Realisationen und Vorhaben internationale Verbindungen zu fördern vermögen. Auch trägt die intensivierte internationale Zusammenarbeit im Verkehrsbereich ebenfalls Früchte. Verwiesen sei hier auf das Kanaltunnel-Projekt und auf das Vorhaben des TGV Nord (Paris-Bruxelles-Köln mit einer Verbindung zum Kanaltunnel und Richtung Niederlande).

Bundesrepublik Deutschland

Bis 1991 erhöht sich die Gesamtlänge der Schnellfahrstrecken (V max 200 km/h und mehr) der DB von heute 470 km auf etwa 1000 km; bis zum Jahre 2000 werden sogar rund 2000 km zur Verfügung stehen.

Frankreich

In Frankreich ist der TGV Atlantique im Bau und wird 1989/1990 in Betrieb gehen. Ein TGV Est, der über Strasbourg auch eine wesentliche Verbesserung der Verbindungen mit Paris für die Nordwest- und Nordost-Schweiz bringen würde, steht aus französischer Sicht zurzeit in letzter Priorität. Die SBB haben bei der SNCF ihr lebhaftes Interesse angemeldet, bei den weiteren Überlegungen für einen TGV Est einbezogen zu werden.

Italien

In Italien wird von der Strecke Mailand-Neapel der Abschnitt Rom-Florenz demnächst vollendet. Für die zügige Verwirklichung der weiteren Neubaustrecken werden zurzeit die Voraussetzungen geschaffen.

Verknüpfung durch den zentralen Alpenraum

Ein Blick auf die europäische Landkarte zeigt, dass diese nationalen Ausbauten dringend nach einer gesamteuropäischen Integration rufen. Dafür ist die Verknüpfung durch den zentralen Alpenraum hindurch eine unerlässliche Voraussetzung. Ohne sie gäbe es kein umfassendes europäisches Hochleistungsbahnnetz. Die in der Schweiz unter Führung des Verkehrs- und Energie-wirtschaftsdepartementes sowie die im internationalen Rahmen laufenden Arbeiten werden bis Ende dieses Jahres die Entscheidungsgrundlagen für entsprechende Weichenstellungen liefern.

In die Untersuchung werden in gleichwertiger Weise die folgenden vier Varianten einbezogen:

- Gotthard-Basis
- Splügen
- Ypsilon
- Lötschberg-Basis

Die Frage der neuen Alpentransversale durch die Schweiz ist somit noch offen, und insofern ist das Konzept der Bahn 2000 möglichst bald zu ergänzen. Das heisst aber nicht, dass das vorliegende Konzept der Bahn 2000 nicht auch bereits wichtige Beiträge zur Aufwertung des grenzüberschreitenden Verkehrs beinhalten würde. Bahn 2000 wie auch die verschiedenen erwähnten internationalen Planungen berücksichtigen die folgenden, im Bereich der internationalen Hauptverkehrsströme liegenden Strecken von SBB und BLS (Bild 1).

Durch die Neu- und Ausbaustrecken der Bahn 2000 werden Teile der Achse 1 (Basel-Olten als Gotthard-Zufahrt und für eine allfällige Splügen-Bahn, Basel-Olten-Bern als Zufahrt

zum Lötschberg-Simplon) und Achse 4 (Lausanne-Fribourg, Bern-Olten und Kloten-Winterthur) aufgewertet. Dazu kommen die geplanten und zum Teil bereits beschlossenen Geschwindigkeitserhöhungen im Rahmen der Achse 3 (Martigny-Sion, Salgesch-Leuk und Simplontunnel)(Tabelle 1).

Diese Aus- und Neubauten schaffen damit günstige Voraussetzungen für eine Integration der entsprechenden schweizerischen Achsen in den internationalen Schnellverkehr. Angesprochen sind hier vor allem die Weiterführung der deutschen ICE- und IC-Züge in und allenfalls durch die Schweiz sowie die Verbindung Paris-Lausanne-Milano. Im Gange sind zurzeit die Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn über die auf Beginn der neunziger Jahre möglichen Lösungen.

Die SBB und die europäischen Bahnen warten aber nicht auf die Verwirklichung von Bahn 2000 bzw. des europäischen Infrastrukturleitplanes, um die internationalen Verbindungen zu verbessern. Ich darf hier das in den letzten Jahren Erreichte in Erinnerung rufen:

TGV-Verbindungen nach Genf und Lausanne, ab Sommerfahrplan 1987 auch nach Bern.

Sehr gute Verknüpfung der schweizerischen und deutschen IC-Systeme in Basel seit dem Taktfahrplan 1982 mit Weiterführung von sieben der insgesamt 13 deutschen IC nach schweizerischen Destinationen und im Transit durch die Schweiz nach Mailand. Weitere Verbesserungen werden mit dem Sommerfahrplan 1987 verwirklicht.

Schaffung des EC (EuroCity)-Netzes der europäischen Bahnen auf den Sommerfahrplan 1987. Es umfasst in der Startphase rund 50 Verbindungen, von denen 33 von der Schweiz ausgehen

bzw. sie durchqueren (Bild 2). Das EC-Netz wird in den nächsten Jahren qualitativ und quantitativ weiter ausgebaut.

Die SBB wirken darüber hinaus durch intensive Mitarbeit in den internationalen Gremien und insbesondere in direkten bi- und multilateralen Verhandlungen mit den an bestimmten Achsen interessierten Bahnen auf weitere schrittweise Verbesserungen der internationalen Verbindungen hin.

Weitere Entwicklungen beim Rollmaterial

Die SBB setzen beim Ausbau der internationalen Verbindungen aber nicht nur auf Infrastrukturmassnahmen. Weitere Entwicklungen beim Rollmaterial sollen hier ebenfalls Verbesserungen bringen. So hat die Generaldirektion kürzlich beschlossen, dem Verwaltungsrat noch dieses Jahr die Beschaffung von 70 modernen klimatisierten Wagen für den internationalen Verkehr (RIC-Wagen) zu beantragen. Die Bestellung einer Prototyp-Serie von Lokomotiven für höhere Geschwindigkeiten (200 bis 230 km/h) ist für 1987 eingeplant. Davon sollen einige dieser Einheiten als Mehrstromlokomotiven konzipiert werden, die im internationalen Verkehr, insbesondere mit Italien eingesetzt werden können und zu einer wesentlichen Verkürzung der Grenzaufenthalte und damit zu fühlbaren Reisezeit-Einsparungen führen werden.

Adresse des Verfassers: Dr. W. Latscha, Präsident der Generaldirektion SBB, 3030 Bern.

Referat, gehalten anlässlich des Besuches des Intercity Experimental (ICE) der Deutschen Bundesbahn am 10. Januar 1987.