

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

Artikel: Das neue Strecken- und Fahrplankonzept für die "Bahn 2000"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76715>

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: 01.04.2025

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

Das neue Strecken- und Fahrplankonzept für die «Bahn 2000»

(SBB) «Bahn 2000» soll wesentliche Verbesserungen im SBB-Angebot bringen. Im Frühjahr 1985 wurde ein erster Entwurf des Fahrplans «Bahn 2000» für Intercity- und Schnellzüge vorgestellt (vgl. Schweizer Ingenieur und Architekt, H. 3/86, S. 29).

Jetzt liegt das überarbeitete Angebot 1987 vor, welches die Variante «Süd-Plus» berücksichtigt, wobei auch der Knotenpunkt Biel und der ganze Jura-südfuss westlich Solothurn durch wesentlich kürzere Reisezeiten in Richtung Osten profitieren.

Die wichtigsten Verbesserungen gegenüber 1985 sehen wie folgt aus:

- Fahrzeitgleichheit Lausanne-Zürich via Biel oder via Bern

- IC St. Gallen-Bern und weiter nach Brig oder Interlaken Ost
- IC München(2stündlich)-St. Gallen-Bern und weiter (stündlich nach Genève-Aéroport)
- SZ Rheintal-Zürich-IC Genève-Aéroport via Jurafuss (alternierend über Bussigny oder Lausanne)
- IC Basel-Delémont-Biel-Lausanne (oder Bussigny)-Genève-Aéroport wie 1987, alternierend mit SZ/IC aus dem Rheintal via St. Gallen
- Angebot am Gotthard ähnlich wie 1987, ergänzt mit SZ Zürich-Arth-Goldau zur Sicherstellung stündlicher IC- und SZ-Nord-Süd-Verbindungen
- Wenn Luzern-Gotthard als SZ: Ver-

einigung des IC mit dem SZ von Basel in Luzern. Ergibt stündliche Direktverbindung Basel-Gotthard mit IC oder SZ

- Thurtal: Halbstundentakt bis Weinfelden und weiter alternierend nach Kreuzlingen oder Romanshorn
- Neue Verbindung für Grenchen Süd und Oensingen (bestehende Jurafusslinie) via Aarau (Umsteigen nach Zürich-Chur)-Brugg-Baden-Altstetten-Oerlikon nach Zürich Flughafen (Umsteigen nach St. Gallen), ergibt auch Direktverbindung Baden-Brugg-Jurafuss
- Stündlicher IC Luzern-Zofingen-Bern-Genève-Aéroport (IC = Intercity SZ = Schnellzug)

Netzgrafik «Bahn 2000», Fahrplan, Stand 1987

