

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 118 (2000)  
**Heft:** 49/50: Adlertunnel

**Artikel:** Bahn 2000 im Überblick: das Konzept der Bahn 2000 und die Bedeutung des Adlertunnels beim Betrieb der Bahn 2000  
**Autor:** Moser, Paul  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-80011>

### **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**

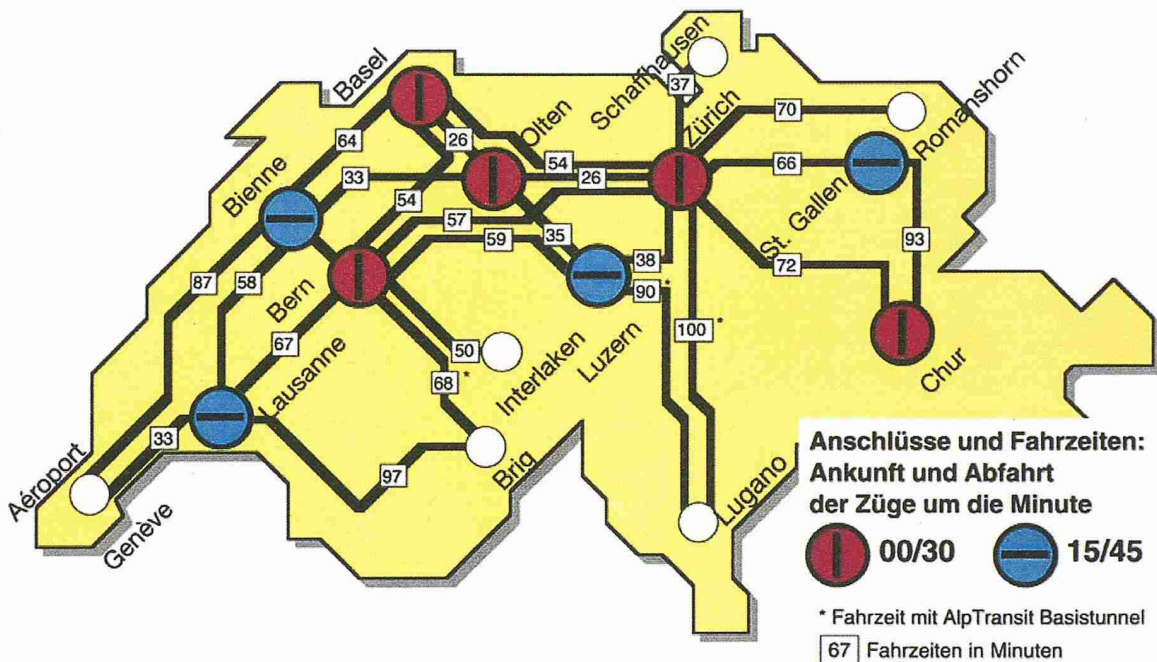
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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>**



1

Übersicht Knotensystem Bahn 2000 (Bilder: SBB)

Paul Moser

# Bahn 2000 im Überblick

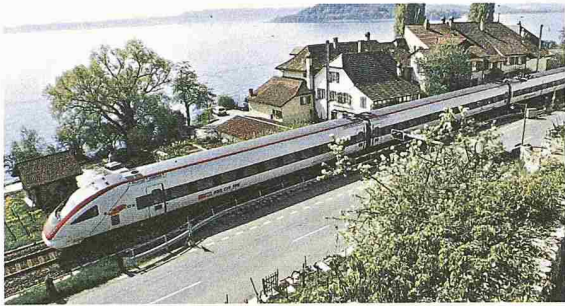
Das Konzept der Bahn 2000 und die Bedeutung des Adlertunnels beim Betrieb der Bahn 2000

**Das Konzept Bahn 2000 bringt bis zum Jahr 2005 schrittweise häufigere und vermehrt umsteigefreie Verbindungen, bessere Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen, Verkürzungen der Gesamtreisezeit und attraktive zusätzliche Dienstleistungen. Bahn 2000 baut auf dem Stundentakt auf und erweitert dieses Angebot auf verkehrsstarken Strecken zum Halbstundentakt. Dank dem dichteren Zugsangebot und zusätzlichen Anschlussgruppen in den Knotenbahnhöfen wird der Regionalverkehr besser in den Fernverkehr eingebunden.**

Grundlage für das Funktionieren von Bahn 2000 ist ein ausgeklügeltes Knotensystem. Stündlich oder halbstündlich treffen sich die Intercity-, Schnell- und Regionalzüge sowie andere regionale Verkehrsträger auf

Schiene und Strasse in den Knotenbahnhöfen (Bild 1). Das bedingt zwischen den Knotenbahnhöfen Fahrzeiten von etwas weniger als einer Stunde. Fahrzeitreduktionen lassen sich durch Neigezüge, kürzere Zugfolgezeiten und Ausbauten auf dem bestehenden Netz erreichen. Für wesentliche Fahrzeiteinsparungen und Leistungssteigerungen für den Reise- und Güterverkehr sind aber Netzergänzungen durch Neubaustrecken unerlässlich.

Betreffend Rollmaterial setzt die Bahn 2000 auf zwei neue Fahrzeugtypen, nämlich die Neigezüge und die Doppelstockzüge (Bild 2 und 3). Neigezüge bringen auf kurvenreichen Linien wesentliche Fahrzeiteinsparungen. Die bestehenden Strecken können mit geringerem Aufwand für höhere Geschwindigkeiten hergerichtet werden. Doppelstockzüge mit Intercity-Komfort verkehren dort, wo Sitzplätze knapp sind. Das betrifft vor allem die Strecken Zürich-Basel, Zürich-Luzern, Zürich-Chur und die Paradestrecke Zürich-Bern. Kernelemente der Netzergänzungen sind die 45 km lange doppelspurige Strecke Olten-Bern und der Aus-



2/3

Neige- und Doppelstockzug

bau des Bahnhofes Zürich. Die Neubaustrecke bringt einen Fahrzeitgewinn zwischen Bern und Olten von 15 Minuten. Damit sinkt die Fahrzeit auf der Strecke Bern-Zürich und Bern- Basel auf je unter eine Stunde. Für diese Hochgeschwindigkeitsstrecke wird die Führerstandssignalisierung ohne Aussensignale eingeführt. Die «elektronische Sicht» für den Lokführer erhöht gleichzeitig die Sicherheit und die Kapazität der Strecke. Grösstes Einzelvorhaben der Bahn 2000 nörd-

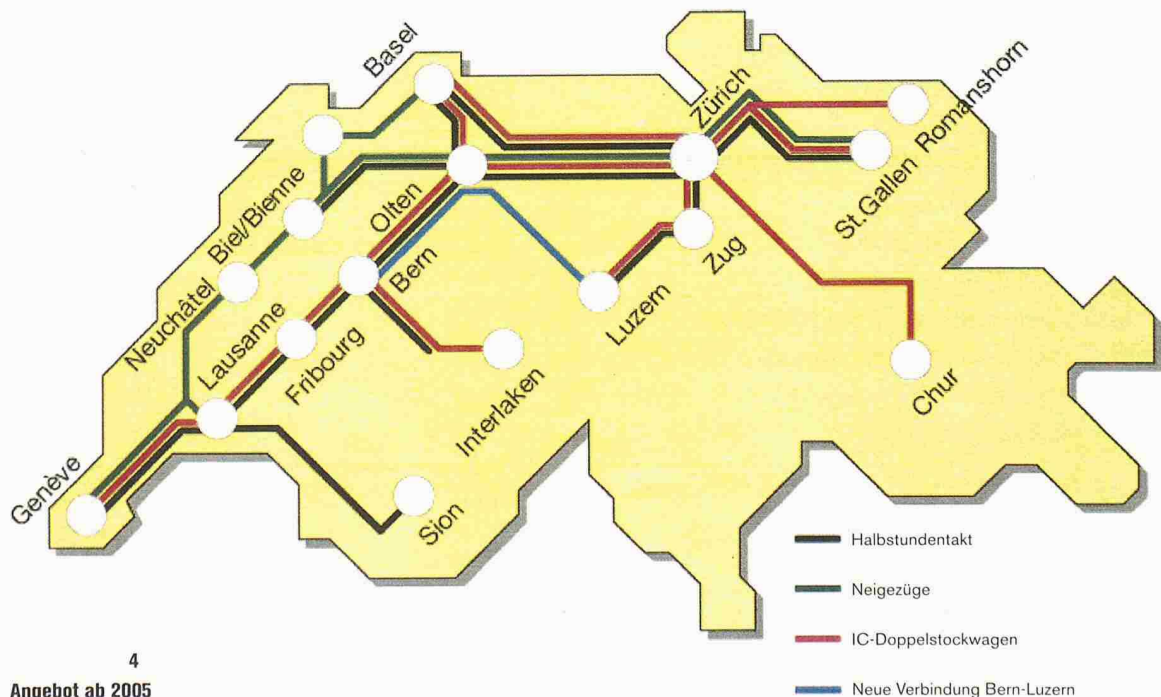
lich des Juras stellt der Adlertunnel dar. Er wird nach seiner Eröffnung von allen IC- und Schnellzügen zwischen Olten und Basel befahren werden. Mit der neuen Strecke wollen die SBB

- die Verkehrsströme Basel-Bözberg bzw. Basel-Hauenstein soweit als möglich entflechten
- eine Fahrzeitverkürzung für die IC- und Schnellzüge zwischen Olten und Zürich erreichen
- einen Beitrag zum Lärmschutz insbesondere in den Gemeinden Liestal und Pratteln leisten
- zusammen mit weiteren Investitionen die Schienenkapazität im Raum Basel steigern und die Qualität der Abgebote verbessern.

Die neue Linie durch den Adlerberg ist so angelegt, dass ihre allfällige spätere Weiterführung nach Süden mittels eines Tunnels durch den Wisenberg möglich bleibt. In diesem Sinne bildet der Adlertunnel einen wichtigen Mosaikstein in der schrittweisen Modernisierung des schweizerischen Eisenbahnnetzes.

Gegenwärtig sind alle für den integralen Betrieb der ersten Etappe der Bahn 2000 benötigten Projekte im Bau oder bereits in Betrieb. Das sind über 130 grössere und kleinere Objekte verteilt über das ganze Netz. Ende 2004 können die Signale für die Bahn 2000 auf Grün gestellt werden (Bild 4). Dannzumal wird das Bahnnetz um 160 km gewachsen sein und rund 40 Bahnhöfe werden dank Bahn 2000 neu erstellt oder umgebaut sein. Erfreulich ist die Tatsache, dass der Kostenvoranschlag von 7,4 Mia. Franken für die erste Etappe der Bahn 2000 wesentlich unterschritten werden kann.

Paul Moser, dipl. Ing. ETH, Schweizerische Bundesbahnen AG, Leiter Grossprojekte, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65



4

Angebot ab 2005