

Zeitschrift: Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen = Bulletin de l'Association suisse des électriciens, de l'Association des entreprises électriques suisses

Herausgeber: Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen

Band: 78 (1987)

Heft: 5

Vorwort: Bahn 2000 = Rail 2000

Autor: Eggenberger, H. P.

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>

Bahn 2000

Mit dem Konzept «Bahn 2000» soll in den nächsten Jahren der öffentliche Verkehr gesamtschweizerisch stark aufgewertet und damit ein gewichtiger Beitrag an das Energiesparen und den Umweltschutz geleistet werden. Dank häufigerer und rascherer Verbindungen mit guten Anschlüssen soll der Personenverkehr attraktiver gestaltet werden. Auch der Güterverkehr, insbesondere der Transitverkehr, soll gefördert werden.

Kernstück von Bahn 2000 ist ein System von wichtigen, über die ganze Schweiz verteilten Knotenbahnhöfen, zwischen denen die Fahrzeiten eine knappe Stunde betragen. Damit lässt sich ein auch ländliche Gegenden umfassender stündlicher oder halbstündlicher Taktfahrplan mit weniger Umsteigen und günstigeren Anschlussmöglichkeiten aufbauen. Das Projekt bedingt im SBB-Netz vier Neubaustrecken von total 120 km Länge: Vauderens–Villars-sur-Glâne, Mattstetten–Olten, Muttenz–Olten sowie Zürich Flughafen–Winterthur. Daneben müssen verschiedene Strecken für höhere Leistung ausgebaut werden, zum Teil durch Ergänzung auf Doppelspur. Das Konzept umfasst aber nicht nur die Hauptstrecken; auch der Regionalverkehr mit Bahn und Bus gehört dazu. Bahn 2000 soll schrittweise bis ins Jahr 2000 realisiert werden. Erste Verbesserungen sind bereits mit dem Fahrplanwechsel 1987 vorgesehen.

Das Konzept beinhaltet Infrastruktur-Investitionen von 7 Mia Fr., also jährlich rund 600 Mio Fr. Davon entfallen etwa 5,4 Mia Fr. auf die SBB und mindestens 1 Mia Fr. auf Privatbahnen. Darin ist die Vereinabahn enthalten, nicht aber eine Alpentransversale. Nach den Grundsätzen des Leistungsauftrages 1987 der SBB hat der Bund die Kosten der Infrastruktur zu tragen. Das neue Rollmaterial (etwa 1,3 Mia Fr.) geht zu Lasten der SBB-Betriebsrechnung.

1985 wurden im öffentlichen Verkehr in der Schweiz rund 1,3 Mia Reisende befördert, entsprechend 16,6 Mia Personenkilometer. Die Schätzung für den privaten Strassenverkehr beträgt etwa das Fünffache. Wie z. B. die Entwicklung der letzten 20 Jahre am rechten Zürichseeufer zeigt, kann der Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden, wenn die Infrastruktur zweckmässig ausgebaut und die Frequenz der Züge erhöht wird. Es darf deshalb auch angenommen werden, dass das Konzept Bahn 2000 die gewünschten Auswirkungen haben wird.

Unabhängig von Bahn 2000 werden von den SBB und den Privatbahnen jährlich beträchtliche Investitionen für die Infrastruktur getätigt: 1985 total 920 Mio Fr. Sie dienen dem laufenden Ausbau und den Verbesserungen der Anlagen. Aus der Sicht der Anwender wird im vorliegenden Heft über verschiedene Projekte und Probleme berichtet, die in den letzten Jahren realisiert bzw. gelöst wurden. Die Aufsätze reichen von der Energieversorgung über Schutz- und Sicherheitsfragen, Mess- und Regeltechnik bis zur Kommunikationstechnik.

*Dr. H. P. Eggenberger
Chefredaktor SEV, Ausgaben Elektrotechnik*

Rail 2000

Le projet «Rail 2000», prévoyant une forte revalorisation de l'ensemble des réseaux suisses de transports publics, apportera une importante contribution à la protection de l'environnement et à l'économie de l'énergie. L'amélioration des fréquences et des correspondances donnera un nouvel agrément au trafic de voyageurs. Le transport des marchandises tant en transit qu'à l'intérieur du pays sera également facilité.

«Rail 2000» consiste essentiellement en un système de maillage dont les nœuds sont des gares importantes réparties sur tout le territoire suisse à une petite heure de trajet entre elles, permettant ainsi d'englober même les zones rurales dans un horaire cadencé avec des intervalles d'une heure ou d'une demi-heure, ainsi qu'avec moins de changements et des correspondances meilleures. Dans le réseau CFF, le projet requiert la construction de quatre nouvelles lignes d'une longueur totale de 120 km: Vauderens-Villars-sur-Glâne, Mattstetten-Olten, Muttenz-Olten et Winterthur-Aéroport de Zurich. En outre, l'augmentation du trafic nécessite des aménagements de sections de lignes, dont certains doublements de voie. Le projet «Rail 2000» ne touche pas que les lignes principales: il s'étend aussi au trafic régional par voies ferrées et services routiers. Il sera réalisé par étapes jusqu'à la fin de ce siècle, mais les premières améliorations se manifesteront dès les nouveaux horaires de 1987.

L'enveloppe des investissements d'infrastructure de «Rail 2000» atteint 7 milliards de francs, soit quelque 600 millions par an. 5,4 milliards sont prévus pour les CFF (sans nouvelle transversale alpine) et au moins un milliard de francs pour les chemins de fer privés, y compris la ligne de Vereina. Suivant les principes du Mandat de prestations 1987 des CFF, les coûts d'infrastructure incombent à la Confédération, tandis que l'acquisition de quelque 1,3 milliards de francs de matériel roulant sera à mettre à la charge du compte d'exploitation des CFF.

En 1985, les transports publics ont véhiculé quelque 1,3 milliards de voyageurs, totalisant 16,7 milliards de kilomètres-passagers. On estime au quintuple le trafic routier privé. L'expérience des deux dernières décennies sur la rive droite du lac de Zurich a montré qu'un aménagement adéquat de l'infrastructure et une fréquence de trains attractive peuvent accroître la part du rail. On peut donc admettre que cette évolution préfigure les effets escomptés de «Rail 2000».

Indépendamment de «Rail 2000», les CFF et les chemins de fer privés procèdent annuellement à de gros investissements dans l'équipement courant et le perfectionnement de leurs installations: près d'un milliard en 1985. Le présent cahier traite de la réalisation de divers projets et des solutions apportées à certains problèmes au cours des dernières années. Ces articles présentent l'optique des exploitants et vont de l'alimentation en énergie aux techniques de communication en passant par des problèmes de protection et de sécurité, des techniques de mesure et de régulation.

*H.P. Eggenberger
Rédacteur en chef ASE, éditions Electrotechnique*