

## **Bahn und Bus 2000: ein perfekt integriertes Verkehrssystem in der Schweiz**

Urs Brotschi, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Infrastruktur Trassenmanagement, Bern

### These:

Ohne klaren politischen Willen hätte sich ein komplexes System wie Bahn 2000 nicht realisieren lassen.

Eine nachhaltige Wirkung ist in einem demokratischen System zu erreichen, weil mit Volksentscheiden die politische Stabilität und Kontinuität über Jahrzehnte sichergestellt werden kann.

Die Wünsche der Benutzer stehen trotzdem im Zentrum stehen. Sie müssen täglich erfüllt werden.

Die Schweiz ist das Bahnland Europas, wenn nicht gar weltweit. Mittelland und Jura, aber auch die Täler der Alpenregion und des Juras sind über ein dichtes Schienen- und Busnetz bestens erschlossen. Zwei Nord-Süd-Schienenachsen queren die Alpen in der Schweiz. Die Schweizerbahnen brauchen den weltweiten Vergleich nicht zu scheuen: Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr erzielen sie absolute Spitzenwerte. Der Verkehr auf Schiene und Strasse wächst ungebremst weiter. Nach dem Willen der Schweizerinnen und Schweizer soll die Bahn diesen Mehrverkehr übernehmen. Die Zustimmung des Souveräns bei den Volksabstimmungen zu den beiden Grossprojekten Bahn 2000 (1987), den neuen Eisenbahn-Alpentransversalen am Gotthard und Lötschberg (1992) sowie der Finanzierung der Bahnmodernisierung (1998) unterstreicht diese Haltung.

### Programm für die Bahn im 21. Jahrhundert

Ende der 50er-Jahre sanken die Investitionen in die schweizerische Schieneninfrastruktur praktisch auf Null – der Höhenflug des Autos begann. Die öffentlichen Gelder für die Verkehrsinfrastruktur begannen zum Nachteil der Schiene vollumfänglich in den Strassenbau zu fließen. Die in den Nachkriegsjahren erwirtschafteten Mittel reichten den SBB gerade noch für den Unterhalt der Bahnanlagen und die dringende Erneuerung des Fahrzeugparks. Einzelne, schwach frequentierte Strecken begann man bereits in dieser Periode zu einzustellen.

Anfangs der 70er-Jahre wurden auf Schiene und Strasse erste Verkehrsengepässe festgestellt. Der wirtschaftliche Aufschwung liess das Verkehrs- und Mobilitätswolumen sprunghaft anschwellen. Der Schienentransit durch die Schweizeralpen war überlastet, aber auch die Verbindungen im dicht besiedelten Mittelland stiessen an ihre Grenzen. Der Drang nach individueller Mobilität brachte die Bahn ins Hintertreffen und verursachte auf den Strassen erste Staus. Erstmals erkannten die Schweizer Bürgerinnen und Bürger, dass sich der Traum grenzenloser automobiler Freiheit nicht ohne schwerwiegende Nachteile realisieren lässt.

Vor diesem Hintergrund versprach die Bahn neue Perspektiven. Das bestehende, seit über 100 Jahren praktisch unveränderte Schienennetz sollte zu neuem Leben erwachen.

Grosse Verbesserungen brachte der 1982 eingeführte Taktfahrplan. Mit verschiedenen Marketingmassnahmen, wie Halbpreis- oder Generalabonnement wurde die Attraktivität des Schienenverkehrs gesteigert.

Nachdem das Schweizer Volk Ende 1987 das Projekt der Bahn der Bahn 2000 gutgeheissen hatte, stimmte es in regelmässigen Abständen verkehrspolitischen Vorlagen zu – Ziel: die verstärkte Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene:

- 1992 – Ja zum Bau neuer Eisenbahn-Alpentransversalen
- 1994 – Ja zur Verlängerung der provisorisch eingeführten pauschalen Schwerverkehrsabgabe
- 1998 – Ja zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
- 1998 – Ja zu Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV)

Mit einem Volumen von rund 30 Milliarden Schweizer Franken (20 Milliarden Euro) sollen die Bahnen in den kommenden 20 Jahren grundlegend modernisiert werden.

	Mia. CHF
Bahn 2000, erste Etappe	7.4
Bahn 2000, zweite Etappe	5.9
NEAT (inkl. Integration Ostschweiz)	13.6
Anschluss an das europ. HGV-Netz	1.2
Lärmsanierung Stammnetz	2.3
Total bis 2022	<b>30.4</b>

#### Die erste Etappe von Bahn 2000

Die Abstimmungsbotschaft vom 16. Dezember 1987 sah für das Konzept von Bahn 2000 einen Kostenrahmen von 5.4 Milliarden Franken vor.

Umweltschutzaufgaben, aber auch regional unterschiedliche Interessen und Wünsche belasteten jedoch die Bauten in finanzieller und zeitlicher Hinsicht. Der dem Projekt den Namen gebenden Inbetriebnahmetermin erwies sich unter diesem Vorzeichen als zu optimistisch. In der Folge erhielten die SBB vom Bundesrat den Auftrag, das Konzept gründlich zu überarbeiten, ohne den vorgegeben Kostenrahmen von 5.4 Milliarden Franken (teuerungsbereinigt 7.4 Milliarden Franken) zu überschreiten.

Dank der konsequenten Nutzung der sich entwickelnden Eisenbahntechnologie gelang die Einhaltung der bundesrätlichen Parameter ohne grosse Abstriche am Angebot. Mit 50 % der Kosten konnten 75 % des ursprünglich geplanten Angebots realisiert werden. Am 11. Mai 1994 nahmen die eidgenössischen Räte das redimensionierten Konzept für die erste Etappe von Bahn 2000 zur Kenntnis.

#### Ausgeklügeltes Knotensystem

Mit Bahn 2000 werden die grösseren Städte und viele Regionalzentren im Halbstundentakt untereinander verbunden. Auf Regionallinien mit grosser Nachfrage verkehren die Züge ebenfalls halbstündlich oder gar im Viertelstundentakt.

Das System der stündlich oder halbstündlich gleichzeitig bedienten Bahnhöfe bildet die Basis für die landesweit bessere Erschliessung. Züge und Busse treffen in den Bahnhöfen entweder vor der ganzen oder halben Stunde oder zu den Minuten 15 und 45 ein; kurz danach verlassen sie diese wieder. Dank der idealen Anschlüsse verkürzt sich wiederum die Reisezeit.

#### Neue Züge für Bahn 2000

Ende der 80er-Jahre hat die SBB damit begonnen, den überalterten Wagenpark der Reisezüge im Hinblick auf Bahn 2000 in grossem Umfang zu erneuern. Diese Grossinvestitionen in einen zeitgemässen Bahnkomfort müssen die SBB aus eigenen Mitteln erbringen, da sie im vorgesehenen Kostenrahmen von Bahn 2000 nicht enthalten sind.

## Bahn 2000 – ein Quantensprung für Kundinnen und Kunden der SBB

Immer wieder kommen internationale Vergleiche zum selben Schluss: die Schweiz ist und bleibt ein Bahnland.

Durch die konsequente Ausrichtung des Angebotes auf die Kundenbedürfnisse leistet die SBB einen wesentlichen Beitrag zu dieser erfreulichen Tatsache. Die Umsetzung der ersten Etappe von Bahn 2000 brachte angebotsseitig einen Quantensprung, der in dieser Grössenordnung bisher einmalig ist.

Die Kundinnen und Kunden der SBB profitieren ab dem 12. Dezember 2004 von kürzeren Reisezeiten, häufigeren und direkteren Verbindungen sowie komfortableren Bahnangeboten. Die Einführung des Taktfahrplans und laufende Investitionen in neues Rollmaterial sind die Gründe dafür, dass sich immer mehr Reisende für die Bahn entscheiden.

### Schneller am Ziel:

Zeit ist ein knappes Gut! Dank neuer Strecken rücken die grossen Zentren der Schweiz noch näher zusammen. Dank des weiterentwickelten Knotensystems lassen sich die Umsteigezeiten zwischen den Zügen reduzieren. Diese Massnahmen führen zu teils massiven Fahrzeitreduktionen:

- Bern-Zürich – neu in 58 statt wie bisher 69 Minuten
- Basel-Bern – neu in 55 statt wie bisher 67 Minuten
- Lausanne-Luzern – neu in 140 statt wie bisher 157 Minuten
- Bern-Chur – neu in 133 statt wie bisher 177 Minuten

### Mehr Verbindungen:

Eine Sitzung dauert länger, der Zug fährt stündlich – dieses Nervosität auslösende Szenario gehört der Vergangenheit an, denn mit Bahn 2000 gehört der Halbstundentakt auf nachfragestarken Linien zum Standard. Dank diesen Taktverdichtungen lassen sich Reisen flexibler und spontaner gestalten, das akribische Studieren des guten alten Kursbuches erübrigt sich fast gänzlich.

### Einfacher zum Zug:

Verschiedene Massnahmen sollen SBB Kunden den Zugang zur Bahn und deren Benützung weiter erleichtern: zusätzliche Parkplätze an den Bahnhöfen erlauben den Pendlerinnen und Pendlern eine sinnvolle Kombination von Individual- und öffentlichem Verkehr; die Bahnhöfe werden umgebaut und kundenfreundlicher gestaltet; mit dem Billetverkauf übers Internet sowie mit einheitlichen und bedienungsfreundlichen Billetautomaten wird der Zugang zur Bahn noch leichter.

... Fortsetzung folgt

Die Erfolgsgeschichte wird weiter geschrieben. Zur Zeit wird das Konzept erarbeitet, das als Grundlage für die Botschaft dient, die Ende 2007/ Anfangs 2008 in den eidgenössischen Räten diskutiert werden soll. Die 2. Etappe von Bahn 2000 wird einige neue Knoten bringen. Die West- und Ostschweiz sollen noch näher rücken. Dazu stehen maximal 6 Milliarden Schweizer Franken für Infrastrukturbauten zur Verfügung. Wiederum ist die Politik gefragt, die den Willen des Souveräns der achtziger Jahren umsetzt!