

20 Jahre Taktfahrplan: Der bedeutendste Schritt im Angebotsausbau des öV

Nach dem Vorbild der niederländischen Bahnen führten die SBB 1982 trotz viel Kritik und Skepsis den Taktfahrplan ein. Heute gilt dieser Schritt als der bedeutendste und erfolgreichste im Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs. Diese Systematisierung steigerte die Produktivität gewaltig und verbesserte gleichzeitig die Merkbarkeit der Abfahrts- und Ankunftszeiten für die Reisenden markant. Bei 1,5 Prozent Mehrkosten stieg die Zahl der Zugkilometer sprunghaft um 31 Prozent (Intercity- und Schnellzüge) resp. 14 Prozent (Regionalzüge) an. Von der Einführung bis heute ist die Nachfrage im Personenverkehr um fast 40 Prozent gestiegen. Dank der Einführung des Taktfahrplans hätten viele Fahrplanlücken geschlossen werden können, schreibt die NZZ.

Weitere Informationen:

Schweizerische Bundesbahnen SBB

www.sbb.ch

24. Mai 2002

Redaktion Mobilservice
Büro für Mobilität AG
Andreas Blumenstein
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67
mailto: redaktion@mobilservice.ch

Geschäftsstelle Mobilservice
Monika Tschannen-Süess
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: info@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Zwei Jahrzehnte Taktfahrplan

Wichtigster Schritt beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Am 23. Mai sind seit der Einführung des Taktfahrplans der SBB und der Privatbahnen 20 Jahre vergangen. Der bedeutendste und erfolgreichste Schritt im Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen 100 Jahren war zunächst umstritten, hat sich aber inzwischen längst als eigentlicher Durchbruch erwiesen. Die hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur in der Schweiz wäre ohne Systematisierung nicht möglich.

bd. In der zweiten Hälfte der 1960er und zu Beginn der 1970er Jahre befand sich der öffentliche Verkehr in der Schweiz alles andere als im Aufschwung. Grosse Teile der Bevölkerung hätten die Bahn nur noch als Auslaufbetrieb für die Armen und Alten bis zur Vollmotorisierung des Landes betrachtet, stellte Hans Meiner, einer der Hauptinitianten des Taktfahrplans, am Freitag an einer Medienkonferenz der SBB in Zürich fest. Der Autobahnbau florierte, und die Automobilverbände bekämpften Trams und Nebenbahnen.

Eine «Spinner»-Idee

Eine Anzahl junger Mitarbeiter der Bundesbahnen wollte dieser Entwicklung nicht tatenlos zusehen und diskutierte im Rahmen der Gesellschaft der Ingenieure der SBB, des sogenannten Spinnerklubs, Alternativen. Am 16. Juni 1972 präsentierten Samuel Stähli, Hans Meiner und Jean-Pierre Berthouzoz an einer Fachtagung den Freizeitentwurf eines schweizerischen Taktfahrplans, dessen Machbarkeit bis anhin und zum Teil noch lange danach von den zuständigen Stellen bestritten wurde. Gemäss diesem Konzept verkehren die Züge jeder Gattung stündlich. Dank der Symmetrie bestehen zu jeder Verbindung zwischen zwei beliebigen Orten Rückreiseverbindungen mit gleichen Taktintervallen, gleichen Zugsgattungen, gleichen Umsteigeorten und gleichen Reisezeiten. Die Systematisierung erleichtert die Merkbarkeit und erhöht die Produktivität des Rollmaterials und des Personals.

Die Initianten nahmen den Taktfahrplan der niederländischen Bahnen als Vorbild und feierten 1974 die Fahrplanumstellung in Dänemark. Sie hofften auf das Jahr 1975 mit der Inbetriebnahme der Heitersberglinie für die Realisierung ihrer Idee. Nach der Überwindung grundsätzlicher Einwände wurde die Vollendung weiterer Bauten zur Bedingung gemacht, so dass die Einführung des Taktfahrplans bis 1982 auf sich warten liess.

Gegenüber dem vorherigen Angebot erhöhten sich im Intercity- und Schnellzugsverkehr die Zugskilometer um 31 Prozent und bei den Regionalzügen um 14 Prozent. Die tägliche Mehrleistung betrug 37 000 Zugskilometer oder 21 Prozent. Die zusätzlichen Kosten für Personal, Fahrzeuge, Unterhalt und Energie beschränkten sich auf 56 Millionen Franken oder 1,5 Prozent der Gesamtaufwendungen der SBB. Seit der Einführung des Taktfahrplans ist die Nachfrage im Personenverkehr der Bundesbahnen um fast 40 Prozent gestiegen. Im Gegensatz zu früher war der Zuwachs auf der Schiene in den 15 Jahren nach 1980 deutlich grösser als im Strassenverkehr.

Entscheidende Systematisierung

Da beide Hauptinitianten die SBB verliessen (Hans Meiner ist noch bis im Herbst Direktor der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees, und Samuel Stähli starb

1987 als stellvertretender Direktor der Lötschbergbahn), oblag der Ausbau ihren Nachfolgern. Felix Loeffel, Leiter Trassenmanagement, und Fahrplanchef Werner Wildener unterstrichen die hohe Auslastung der SBB-Hauptstrecken und Bahnhöfe, die ohne Systematisierung nicht denkbar wäre. Im Mischverkehr mit IC-, Schnell-, Regional- und Güterzügen ist die Bündelung der Züge gleicher Gattung entscheidend. In Zusammenarbeit mit den Hochschulen in Lausanne und Zürich wurden ausgeklügelte Simulationsmodelle entwickelt und angewandt, die auch die Abweichungen im täglichen Betrieb zeigen und Korrekturen ermöglichen. Die Präzision geht so weit, dass dem Lokomotivführer nach dem Abfahrbefehl eine Reaktionszeit von nur 15 Sekunden bleibt, wenn das vorgesehene «Fahrplanfenster» nicht verpasst werden soll.

Seit 1982 konnten Fahrplanlücken geschlossen werden. Anstelle des Stundentakts bildet jetzt weitherum ein Halbstundenangebot die Norm. Probleme bilden politisch durchgesetzte und allzu freigebig gewährte Taktabweichungen und zusätzliche Halte in den Abendstunden, die zu unangenehmen Überraschungen bei den Anschlüssen führen, und der internationale Verkehr. Der nächste grosse Schritt folgt im Dezember 2004 mit der ersten Etappe der Bahn 2000 und der Verkürzung der Fahrzeiten von Basel und Zürich nach Bern auf weniger als eine Stunde.

Neue Zürcher Zeitung, 18. Mai 2002