

Rail 2000

Fin de (première) partie

En 1987, la population suisse donnait son accord, par la voie des urnes, au lancement du projet Rail 2000. Quelque 17 années séparent la consultation populaire de la mise en service de la première étape. Le changement d'horaire le plus important de l'histoire des CFF interviendra le 12 décembre 2004 et concernera 90 pour cent des trains. La meilleure desserte du pays repose sur l'application simultanée de cadences horaires et semi-horaires dans les gares. Ce schéma horaire, que l'on appelle «système des points nodaux» ou «araignée», suppose des temps de parcours inférieurs à une heure entre chaque point nodal; il a également pour conséquence une augmentation des trains en circulation.

Pour plus d'informations:

CFF – rail 2000

<http://www.rail2000.ch/ids/default.asp?TopicID=130>

Parlement suisse – pages consacrées à Rail 2000

<http://www.parlament.ch/f/homepage/do-dossiers-az/do-bahn-2000.htm#aktuell>

Etat de Vaud: information relative à Rail 200 et implications entre Lausanne et Genève

<http://www.dinf.vd.ch/mobilite/dossiers.htm>

Bahn 2000

Abschluss der 1. Etappe

1987 gab die Schweizer Stimmbevölkerung grünes Licht für die Lancierung der Bahn 2000. 17 Jahre liegen zwischen dem Volksentscheid und der Inbetriebnahme der 1. Etappe. Der wichtigste Fahrplanwechsel in der Geschichte der SBB findet am 12. Dezember 2004 statt und betrifft neun von zehn Zügen. Das System der stündlich und halbstündlich gleichzeitig bedienten Bahnhöfe bildet die Basis für die landesweit bessere Erschliessung. Diese zieht gleichzeitig auch eine Erhöhung der Anzahl Züge nach sich.

Weitere Informationen:

SBB – Bahn 2000

<http://www.rail2000.ch/ids/default.asp?TopicID=55>

Bundesversammlung <http://www.parlament.ch/homepage/do-dossiers-az/do-bahn-2000.htm>

Verband öffentlicher Verkehr (Stellungnahme): http://www.voev.ch/Bahnreform_2.html

16.11.2004

Soutenu par:



Mobilservice www.mobilservice.ch

c/o Büro für Mobilität AG

Hirschengraben 2 – 3011 Bern

tél./fax 031 311 93 63 / 67

info@mobilservice.ch

Service francophone

Direction et contacts partenaires : cathy **savioz**

tél. 022 734 64 76 – contact@mobilservice.ch

Rédaction : isabelle **ferrari**

tél./fax 022 734 52 33 redaction@mobilservice.ch

Rail 2000: un réseau de transports publics pour le troisième millénaire

Le besoin de mobilité de la population suisse, qui s'est entre autres manifesté par le succès du secteur automobile, a fortement progressé depuis 1960, provoquant les premiers problèmes d'engorgement du rail et de la route dès le début des années 70. Le transit ferroviaire à travers les Alpes suisses et la desserte du Plateau, à forte densité de population, ont rapidement atteint leur niveau de saturation. Un désir de mobilité sans contraintes et de liberté individuelle a relégué le rail au second plan, provoquant les premiers embouteillages sur les routes. Les citoyens suisses ont alors compris que ce rêve d'une liberté illimitée de l'automobile ne pouvait devenir réalité qu'au prix de concessions majeures.

Dans ce contexte, le chemin de fer ouvrait de nouvelles perspectives et le réseau ferroviaire existant, inchangé depuis plus d'un siècle, devait faire peau neuve. Après avoir avalisé le concept Rail 2000 en 1987, le peuple suisse a approuvé, en plusieurs étapes, les différents projets relatifs à la politique des transports. L'objectif principal était d'effectuer un transfert accéléré du trafic routier vers le rail.

Avec un volume de près de 30 milliards de francs, les chemins de fer devaient se moderniser en profondeur au cours des 20 années suivantes. Outre la construction de deux nouveaux tunnels de base au St-Gothard et au Lötschberg, les différents projets prévoyaient également le raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse, la lutte contre le bruit sur le réseau existant ainsi que les deux étapes de Rail 2000. Avec le lancement de la première étape de Rail 2000 le 12 décembre 2004, l'un des principaux jalons de la politique suisse des transports sera posé.

Une enveloppe de 5,4 milliards de francs pour la 1re étape de Rail 2000

Le texte de votation du 16 décembre 1987 sur le concept de la 1re étape de Rail 2000 prévoyait une enveloppe budgétaire de 5,4 milliards de francs (aujourd'hui 7,4 milliards, après correction du taux de renchérissement). Cependant, les directives environnementales ainsi que les motivations et les intérêts régionaux ont lourdement pesé sur le projet Rail 2000, tant financièrement qu'en termes de délais. Ainsi, la date de mise en service qui avait donné son nom au concept semblait s'éloigner. Toutefois, grâce à l'utilisation systématique de techniques ferroviaires en constante évolution, les CFF sont parvenus, en dépit des obstacles rencontrés, à respecter les objectifs prescrits par le Conseil fédéral sans porter atteinte outre mesure à l'offre future.

«Plus rapidement, plus souvent, plus directement et plus confortablement», tels étaient les objectifs de Rail 2000, énoncés sans ambiguïté en 1987. Concrètement, cette solution simple passe par une réduction des temps de parcours, une amélioration des correspondances dans les centres et une cadence semi-horaire intégrale dans le trafic grandes lignes. Bien que la Suisse soit depuis longtemps championne d'Europe du transport en train, l'un des objectifs de Rail 2000 reste de gagner de nouvelles clientes et de nouveaux clients pour les transports publics suisses.

Un système d'horaire complexe pour optimiser les correspondances

Un système de points nodaux judicieux sert de cadre méthodologique à la mise en œuvre des objectifs conceptuels. L'amélioration de la desserte intérieure repose sur un système d'entrée et de sortie des gares toutes les heures ou les demi-heures. Les trains et les bus entrent dans des gares de jonction définies, juste avant l'heure ou la demi-heure piles (ou juste avant la 15e et 45e minute), puis la quittent quelques instants plus tard. L'optimisation des correspondances permet de réduire les temps de parcours.

Le principe des points nodaux n'est réalisable que dans le cadre d'une planification coordonnée de l'offre, du matériel roulant et de l'infrastructure. La planification d'une offre plus large, quant à elle, dépend dans une large mesure du matériel roulant, d'une part, et l'infrastructure, d'autre part. Les vitesses élevées qu'autorisent les trains modernes (IC2000, ICN) ne permettent de réduire les temps de parcours que si l'infrastructure s'améliore en conséquence.

Dernière ligne droite pour Rail 2000

Les 45 km du nouveau tronçon entre Mattstetten et Rothrist (parcours Olten–Berne) constituent la pierre angulaire de la 1re étape de Rail 2000. En effet, les trains pourront circuler sur ce tronçon à 200 km/h, permettant ainsi de relier entre eux, et en moins d'une heure, les centres politiques et économiques suisses que sont Berne, Zurich et Bâle. Ce gain de temps était une condition indispensable à la mise en place du système de points nodaux. En outre, plusieurs autres centres profiteront d'une réduction du temps de trajet de 15 minutes pour rejoindre Berne.

Le nouveau tronçon n'est qu'un projet parmi 130 autres, d'importance variable, initialement prévus et la substance de la 1re étape de Rail 2000 repose dans la somme de ces projets. Actuellement, le concept est achevé à environ 90 pour cent et Rail 2000 touche au but. Dans l'état actuel des caisses fédérales, le coût de sa réalisation, qui devrait être inférieur de 1,5 milliard de francs par rapport au budget prévu, est une excellente nouvelle.

Le 15 juin 2003, un autre grand projet a été réalisé avec la mise en service du nouveau tunnel entre Zurich et Thalwil, deuxième plus gros chantier de la 1re étape de Rail 2000 après la réalisation du nouveau tronçon. La construction des 13,5 km de la troisième voie entre Genève et Coppet, en bordure du Lac Léman, constitue également une avancée significative. Dans un premier temps, l'objectif de ces deux projets sera la dissociation du trafic régional, plus lent et du trafic grandes lignes, plus rapide.

Système de signalisation palliative

Outre les projets de grande envergure, les CFF mènent actuellement 50 autres chantiers de taille plus modeste. D'ici au 12 décembre, 40 nouveaux postes d'enclenchement entreront en service dans toute la Suisse, sollicitant fortement les fabricants et les services spécialisés des CFF. Actuellement, le système de sécurité des trains ETM (European Transmission Module) est installé sur plusieurs centaines de véhicules, condition préalable à la mise en place de l'horaire Rail 2000.

Initialement, les CFF prévoyaient d'équiper le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist du système européen standardisé de contrôle-commande ETCS (European Train Control System) dès son ouverture. En effet, les signaux extérieurs conventionnels sont inopérants dès lors que la vitesse dépasse les 160 km/h, alors que l'ETCS permet de transmettre directement les ordres au mécanicien sur un écran situé en cabine.

Cependant, le caractère laborieux des premiers tests du système réalisés sur l'axe pilote Olten-Lucerne ont poussé les CFF, dès le mois de décembre 2002, à équiper le nouveau tronçon d'un système conventionnel de signalisation palliative, parallèlement aux composants du système ETCS. Dans la perspective du changement d'horaire à venir (le plus important jamais réalisé), les risques liés au calendrier et les risques techniques ont été jugés trop élevés. En effet, un changement normal implique une modification de dix pour cent des horaires alors que Rail 2000 génère un taux de changement de 90 pour cent des horaires de départ et d'arrivée.

Néanmoins, les CFF entendent assumer pleinement leur rôle de pionniers dans le développement du nouveau système de signalisation. Dès que les tests permettront d'assurer une exploitation stable, les CFF adopteront le système ETCS. Ce transfert n'est toutefois pas prévu avant 2005.

Le pays a besoin de nouveaux trains

Dès la fin des années 80, les CFF ont commencé à renouveler des pans entiers de leur parc de trains voyageurs, parfois vétustes. Les objectifs de la stratégie d'achat et de mise en service des nouveaux trains coïncident parfaitement avec la stratégie d'offre dans le cadre de la 1^{re} étape de Rail 2000. Les CFF doivent financer les 2,3 milliards de francs d'investissement destinés à la modernisation des trains par des fonds propres.

Le trafic grandes lignes intérieur est assuré presque exclusivement par des trains navettes. Ces derniers, équipés d'une cabine de conduite à l'avant et à l'arrière, évitent au personnel de perdre un temps précieux lors du changement de locomotive dans les gares de rebroussement.

Le parc de base de Rail 2000 se compose de trains navettes comprenant une locomotive Re 460 «Rail 2000», des voitures unifiées et un véhicule de commande VU IV. Les lignes à forte fréquentation sont desservies par des voitures IC2000 à deux niveaux pouvant transporter jusqu'à 1400 passagers. D'ici fin 2004, le parc d'IC2000 comptera 340 véhicules. Sur les tronçons sinueux, la technologie pendulaire permet aux trains du même nom d'écourter les temps de parcours d'environ 15 minutes par rapport aux véhicules traditionnels. D'ici fin 2004, 44 unités de trains automoteurs de sept éléments seront en service.

La planification, l'exploitation et le développement du trafic régional dans le cadre de la 1^{re} étape de Rail 2000 s'effectuent en accord avec les cantons, les organismes régionaux et les entreprises de transport. Les cantons investissent également en qualité de mandant du trafic régional dans l'offre Rail 2000, notamment dans les systèmes RER, le développement régional ou les chemins de fer urbains.

A l'heure actuelle, les lignes régionales sont essentiellement desservies par les trains navettes destinés au trafic d'agglomération (NTN). Depuis l'été 2002, des automotrices modernes et confortables, dotées d'un mécanisme d'accès surbaissé et d'un système d'information à la clientèle, remplacent les anciennes unités NTN. Les agglomérations à forts volumes de trafic, comme le RER de Zurich, utilisent des trains navettes à deux niveaux attelés à une locomotive. Trois rames de quatre éléments chacune, offrant 1200 places assises, peuvent être assemblées.

14 pour cent de trains-kilomètres en plus

Le temps est un bien précieux. Grâce à de nouvelles lignes, des trains plus rapides et plus confortables ainsi que des liaisons plus fréquentes et plus directes, la Suisse souhaite conforter son statut de championne du chemin de fer. Bien qu'elle dispose actuellement de la plus grande densité de réseau en Europe, la Suisse continue à étoffer son offre de transports publics. En effet, la première étape de Rail 2000 permet d'augmenter le nombre moyen de train-kilomètres quotidiens de 14 pour cent, pour atteindre quelque 337 000 kilomètres.

Le système de points nodaux décrit précédemment permettra d'écourter, parfois de façon significative, les temps de parcours. Voici quelques exemples:

- Berne–Zurich – en 58 minutes contre 69 actuellement.
- Berne–Bâle – en 55 minutes contre 67 actuellement.
- Lausanne–Lucerne – en 140 minutes contre 157 actuellement.
- Berne–Coire – en 133 minutes contre 177 actuellement.
- Baar–Zurich – en 22 minutes contre 36 actuellement.
- Zofingue–Berne – en 30 minutes contre 66 actuellement (désormais sans correspondance).

Cette liste n'est pas exhaustive. Les temps de parcours vers des destinations recherchées s'en trouvent écourtés et les Zurichois comme les Bâlois pourront désormais se rendre au Mystery Park d'Interlaken en deux heures, sans correspondance. Les Romands, quant à eux, gagneront entre 15 et 30 minutes pour se rendre à Lucerne et visiter le Musée Suisse des Transports et de la Communication.

Que faire quand une réunion se prolonge et que votre train ne part qu'aux heures piles? Grâce à Rail 2000 et à la généralisation de la cadence semi-horaire sur les lignes les plus fréquentées, ce genre de situation appartiendra désormais au passé! Il sera ainsi possible d'organiser ses voyages avec plus de souplesse et de spontanéité, sans avoir recours au traditionnel indicateur.

Nouvelles liaisons semi-horaire à partir de décembre 2004:

- Genève–Lausanne (InterCity)
- Berne–Bâle (InterCity)
- Zurich–Weinfelden (InterCity pendulaire/Interregio)
- Zurich–Coire (InterCity/Interregio)
- Genève/Lausanne–Zurich (InterCity/InterCity pendulaire)
- Chiasso–Bellinzone (train régional)
- Winterthour–Bülach (RER)

Dans les grandes agglomérations, les RER constituent le trait d'union idéal entre grandes lignes et lignes urbaines. A partir de 2005, la cadence semi-horaire sera généralisée sur la plupart des lignes RER tandis que sur d'autres, les trains circuleront même à des cadences supérieures aux heures de pointe.

Les besoins de la clientèle constituent la préoccupation principale des CFF. L'application d'une stratégie élaborée en conséquence constitue la clé de voûte de la réussite, mais aussi de la pérennité de l'entreprise.

Bahn 2000 – ein öffentliches Verkehrsnetz fürs dritte Jahrtausend

Das mit dem Siegeszug des Automobils verbundene und seit 1960 sprunghaft angestiegene Mobilitätsbedürfnis der Schweizer Bevölkerung gipfelte anfangs der 1970er-Jahre in ersten Verkehrsengpässen auf Schiene und Strasse. Der Schienentransit durch die Schweizeralpen war überlastet und die Verbindungen im dicht besiedelten Mittelland stiessen an ihre Grenzen. Der Drang nach uneingeschränkter, individueller Mobilität brachte die Bahn ins Hintertreffen und verursachte auf den Strassen erste Staus. Erstmals erkannten auch Schweizer Bürgerinnen und Bürger, dass sich der Traum grenzenloser automobiler Freiheit nicht ohne schwerwiegende Folgen realisieren lässt.

Vor diesem Hintergrund versprach die Bahn neue Alternativen. Das bestehende, seit über 100 Jahren beinahe unveränderte Schienennetz sollte zu neuem Leben erwachen. Nachdem das Konzept Bahn 2000 im Jahre 1987 an der Urne bestätigt wurde, stimmte die Schweizer Bevölkerung in regelmässigen Abständen weiteren verkehrspolitischen Vorlagen zu. Alle hatten sie die verstärkte Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene zum Ziel. Mit einem Volumen von insgesamt rund 30 Milliarden Franken sollten die Bahnen in den kommenden 20 Jahren grundlegend modernisiert werden. Nebst dem Bau zweier neuer Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg umfasst das Paket auch den Anschluss der Schweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, die Lärmsanierung des Stammnetzes sowie die beiden Etappen von Bahn 2000. Am 12. Dezember 2004 ist mit dem Start von Bahn 2000 1. Etappe der erste grosse Meilenstein der Schweizerischen Verkehrspolitik erreicht.

5,4 Milliarden Franken für Bahn 2000, 1. Etappe

Die Abstimmungsbotschaft vom 16. Dezember 1987 sah für das Konzept von Bahn 2000 1. Etappe einen Kostenrahmen von 5,4 Mia Franken (heute teuerungsbereinigt 7,4 Mia Franken) vor. Umweltschutzaufgaben sowie regional unterschiedliche Interessen und Wünsche belasteten jedoch die Bauten in finanzieller und zeitlicher Hinsicht. Der dem Konzept den Namen gebende Inbetriebnahmetermin erwies sich unter diesen Vorzeichen als zu optimistisch. Dank der konsequenten Nutzung der sich rasant entwickelnden Eisenbahntechnologie gelang die Einhaltung der bundesrätlichen Parameter trotz dieser hemmenden Einflüsse ohne grosse Abstriche am künftigen Angebot.

«Häufiger, rascher, direkter und bequemer», so hiessen 1987 die unmissverständlichen Ziele für Bahn 2000. Diese einfache Losung wird in der Praxis in kürzeren Reisezeiten, besseren Anschlüssen in den Zentren und dem integralen Halbstundentakt im Fernverkehr umgesetzt. Obwohl sich Herr und Frau Schweizer bereits seit längerer Zeit als Europameister des Bahnfahrens feiern lassen dürfen, sollen mit Bahn 2000 neue Kundinnen und Kunden für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz gewonnen werden.

Komplexes Fahrplansystem für schlankere Anschlüsse

Als methodischer Ansatz für die Umsetzung der Konzeptziele dient ein ausgeklügeltes Knotensystem. Das System der stündlich und halbstündlich gleichzeitig bedienten Bahnhöfe bildet die Basis für die landesweit bessere Erschliessung. Züge und Busse treffen in den definierten Knotenbahnhöfen entweder vor der ganzen und 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.

Das Knotenprinzip lässt sich nur im Planungs-dreieck Angebot-Rollmaterial-Infrastruktur realisieren. Als Basis für die Planung eines ausgedehnten Angebots fungieren die Pfeiler Rollmaterial und Infrastruktur. Dank modernen Zügen (IC2000, ICN) sind höhere Geschwindigkeiten möglich, die nur bei entsprechender Verbesserung der Infrastruktur in eine Reduktion der Fahrzeit münden

Bahn 2000 auf der Zielgeraden

Als eigentliches Herzstück von Bahn 2000 1. Etappe gilt die 45 km lange Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist (Strecke Olten–Bern). Hier verkehren die Züge dereinst mit 200 km/h, was die Reisezeit zwischen den politischen und wirtschaftlichen Zentren der Schweiz – Bern, Zürich und Basel – auf unter eine Stunde reduziert – eine für das erwähnte Knotensystem unabdingbare Voraussetzung. Aber auch eine Reihe weiterer Zentren profitiert inskünftig von rund 15 Minuten kürzeren Reisezeiten nach Bern.

Die Neubaustrecke ist eines von anfänglich mehr als 130 grösseren und kleineren Bauprojekten. Erst die Summe all dieser Projekte macht Bahn 2000 1. Etappe überhaupt aus. Gegen 90 Prozent des Konzepts sind mittlerweile fertiggestellt, Bahn 2000 ist auf die Zielgerade eingebogen. Dass das Konzept voraussichtlich gar rund 1,5 Mia Franken unter dem vorgesehenen Budget abgeschlossen werden kann, ist angesichts der leeren Bundeskasse ein mehr als erfreulicher Nebenaspekt.

Ein weiterer grosser «Brocken» ging am 15. Juni 2003 in Betrieb: Der neue Tunnel zwischen Zürich und Thalwil, der nach der Neubaustrecke das zweitgrösste Bauvorhaben im Rahmen von Bahn 2000 1. Etappe ist. Als weiteres wichtiges Puzzlestück gilt der Bau des 13,5 km langen dritten Gleises zwischen Genf und Coppet an den Gestaden des Lac Léman. Beide genannten Projekte dienen vorab der Entflechtung des langsameren Regionalverkehrs vom schnelleren Fernverkehr.

Signaltechnische Rückfallebene

Nebst den grossen Vorhaben hat die SBB aktuell noch 50 kleinere Projekte im Bau. Bis zum 12. Dezember gehen schweizweit noch 40 neue Stellwerke in Betrieb, was die Kapazität der Lieferindustrie und der SBB-Fachdienste stark fordert. Mehrere hundert Fahrzeuge werden derzeit mit der Zugsicherung des Typs ETM (European Transmission Module) ausgerüstet, damit der Bahn-2000-Fahrplan überhaupt umgesetzt werden kann.

Ursprünglich sah die SBB vor, von Beginn weg auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist das neue, europäisch standardisierte Signal- und Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) einzuführen. Denn bei Geschwindigkeiten von über 160 km/h haben konventionelle Aussensignale ausgedient; mit ETCS erhält der Lokomotivführer die Befehle direkt auf einen Display im Führerstand übermittelt.

Wegen des harzigen Starts beim ETCS-Pilotbetrieb zwischen Olten und Luzern beschloss aber die SBB bereits im Dezember 2002, auf der Neubaustrecke trotz der Ausrüstung mit

ETCS-Komponenten eine signaltechnische Rückfallebene mit konventionellen Signalen zu installieren. Die Kumulation terminlicher wie technischer Risiken gepaart mit dem bislang grössten Fahrplanwechsel wurde als zu hoch eingestuft. Bei einem normalen Fahrplanwechsel ändern rund zehn Prozent der Verkehrszeiten der Züge. Mit Bahn 2000 ist es genau umgekehrt: 90 Prozent der Züge verkehren mit neuen Abfahrts- und Ankunftszeiten.

Dennoch beanspruchen die SBB ihre Pionierrolle bei der Entwicklung des neuen Signalsystems weiterhin. Sobald die Tests einen stabilen Betrieb erwarten lassen, stellen die SBB auf ETCS um – dies dürfte nicht vor dem Jahr 2005 der Fall sein.

Neue Züge braucht das Land

Bereits Ende der 1980er-Jahre begann die SBB damit, ihren teilweise überalterten Reisezug-Wagenpark in grossem Umfang zu erneuern. Die Ziele der Beschaffungs- und Einsatzstrategie für die neuen Züge korrelieren denn auch vollumfänglich mit der Angebotsstrategie von Bahn 2000 1. Etappe. Die insgesamt rund 2,3 Milliarden Franken Investitionen in einen zeitgemässen Bahnkomfort haben die SBB mit eigenen Mitteln zu finanzieren.

Im Inland-Fernverkehr stehen fast ausschliesslich Pendelzüge im Einsatz – an beiden Zugenden befindet sich ein Führerstand, wodurch sich die zeit- und kapazitätsraubenden Lokwechsel in den Wendebahnhöfen erübrigen.

Die Basisflotte von Bahn 2000 setzt sich aus Pendelzügen mit einer «Bahn 2000»-Lok Re 460, Einheits- und Steuerwagen EW IV zusammen. Auf Strecken mit grosser Sitzplatznachfrage gelangen die bis zu 1400 Reisenden Platz bietenden IC2000-Doppelstockzüge zum Einsatz. Der IC2000-Wagenpark umfasst bis Ende 2004 340 Fahrzeuge. Befahren die Züge kurvenreiche Strecken, verkehren dort Neigezüge – dank der Neigetechnik erzielen sie im Vergleich mit herkömmlichen Fahrzeugen um bis zu 15 Prozent kürzere Fahrzeiten. Bis Ende 2004 stehen von diesen siebenteiligen Triebzügen 44 Einheiten im Einsatz.

Der Regionalverkehr wird mit Kantonen, regionalen Trägerschaften und Transportunternehmen gemeinsam geplant, betrieben und im Rahmen von Bahn 2000 1. Etappe ausgebaut. Auch die Kantone als Besteller des Regionalverkehrs investieren in das Angebot von Bahn 2000 – beispielsweise in S-Bahn-Systeme, die regionale Flächenerschliessung oder in Stadtbahnssysteme.

Heute werden im Regionalverkehr hauptsächlich Nahverkehr-Pendelzüge (NPZ) eingesetzt. Seit Sommer 2002 ersetzen moderne, komfortable Gelenktriebwagen mit Tiefeinstieg und Fahrgast-Informationssystemen die in die Jahre gekommenen NPZ-Einheiten. Im Agglomerationsverkehr mit hohem Verkehrsaufkommen – beispielsweise bei der S-Bahn Zürich – verkehren lokbespannte Doppelstock-Pendelzüge. Es können bis zu drei vierteilige Kompositionen mit insgesamt 1200 Sitzplätzen zusammengekoppelt werden.

Fahrplanangebot wächst um 14 Prozent

Zeit ist bekanntlich ein knappes Gut. Dank neuer Strecken, schnellerer und komfortablerer Züge sowie häufigerer und direkterer Verbindungen will die Schweiz ihren Ruf als das Bahnland schlechthin weiter akzentuieren. Trotz des bereits heute am dichtesten befahrenen Netzes in Europa dehnt der öffentliche Verkehr in der Schweiz sein Angebot weiter aus: Mit Bahn 2000 1. Etappe wächst die durchschnittlich pro Tag angebotene Zahl Zugskilometer nochmals um 14 Prozent auf insgesamt 337'000 Kilometer.

Wegen des erwähnten Knotensystems sinken die Fahrzeiten teilweise massiv. Hier einige Beispiele:

- Bern–Zürich – neu in 58 statt wie bisher 69 Minuten.
- Bern–Basel – 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.
- Baar–Zürich – neu in 22 statt wie bisher 36 Minuten.
- Zofingen–Bern – neu in 30 statt wie bisher 66 Minuten (neu ohne Umsteigen).

Solcher Beispiele gäbe es noch viele. So rücken auch beliebte Ausflugsziele näher – Zürcher wie Basler erreichen etwa den Mystery Park in Interlaken umsteigefrei innert zweier Stunden oder die Romands gewinnen für den Besuch des Verkehrshauses in Luzern zwischen 15 und 30 Minuten Zeit.

Die Sitzung dauert länger als erwartet, der Zug fährt aber stündlich – dieses Nervosität auslösende Szenario gehört mit Bahn 2000 ebenfalls der Vergangenheit an, denn auf nachfragegestärkten Linien gehört der Halbstundentakt zum Standard. Reisen lassen sich so flexibler und spontaner gestalten, das akribische Studieren des guten, alten Kursbuches erübrigt sich in vielen Fällen.

Neue Halbstundentakte ab Dezember 2004:

- Genève–Lausanne (Intercity)
- Bern–Basel (Intercity)
- Zürich–Weinfelden (Intercity-Neigezug/Interregio)
- Zürich–Chur (Intercity/Interregio)
- Genève/Lausanne–Zürich (Intercity/Intercity-Neigezug)
- Chiasso–Bellinzona (Regionalzug)
- Winterthur–Bülach (S-Bahn)

In den grossen Agglomerationen bilden die S-Bahnen das ideale Verbindungsglied zwischen dem Fernverkehr und dem städtischen Nahverkehr. Ab 2005 gehört der Halbstundentakt auf den meisten S-Bahn-Linien zum Standard; auf einzelnen Linien verkehren die Züge zu den Stosszeiten gar noch öfter.

Es sind die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden, die im Zentrum aller Anstrengungen der SBB stehen. Diese konsequente Strategie bildet das Rückgrat für den Erfolg der SBB – auch in Zukunft.