

Die Schweiz:

# „Nur“ ein S-Bahn-System?

Von Joachim Kemnitz

> *Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB (Schweizerische Bundesbahnen), spricht von der „S-Bahn Schweiz“. Der Begriff wird in der Schweiz ganz anders verstanden als in Deutschland, insbesondere bei den Bahn-Offiziellen, und ist Anlass für Missverständnisse. Während bei uns „S-Bahn“ als simpler und zweitrangiger Bahnbetrieb missverstanden wird, ist mit „S-Bahn Schweiz“ der Anspruch des Fahrgastes auf flächendeckende, regelmäßige und schnelle Verbindungen gemeint.*

## ■ S-Bahn: simpel und zweitrangig?

In Deutschland regt der Begriff „S-Bahn“ eher dazu an, etwas herablassend auf das Schweizer Verkehrssystem zu blicken: Das System sei eben betriebstechnisch so simpel zu handhaben wie eine S-Bahn. Und das können wir in Deutschland nebenbei „mit links“: in Berlin und Hamburg allemal, in München, Stuttgart und Frankfurt mit gewissen Einschränkungen, und – wie der vergangene Herbst bewies – im Netz Rhein-Ruhr schon mit größeren Problemen.

Funktioniert das oft gelobte Bahnsystem der Schweiz nur deswegen so vermeintlich gut, weil es eben ein simples System ist? Wer sich einmal die Mühe macht, am Bahnsteig des Kopfbahnhofs Zürich zu beobachten, wie die bis zu elf Züge des Stunden- und anschließend die des Halbstundenknotens – zusätzlich zu den zahlreichen Zügen der S-Bahn Zürich – präzise wie ein Uhrwerk ein- und ausfahren, dem kommen schon Zweifel an der Simplität des Betriebsablaufs. Wenn dann ein Zug der Gotthardbahn verspätet ankommt, weil er von italienischen Bahnen nicht minutengenau übergeben wurde, bricht der Betrieb nicht etwa zusammen, sondern zum Staunen des Beobachters geschieht dies: Das Wenden mit Lokwechsel – internationale Züge fahren noch häufig ohne Steuerwagen – geht in 4 1/2 Minuten vonstatten und der verspätete schnellere Zug fährt auf dem „falschen“ Gleis aus, damit der wartende etwas langsamere Zug (er heißt hier meist noch „Interregio“) fast im Minutenabstand auf dem richtigen Gleis folgen kann (das spricht nicht eben für die Betriebsweise einer S-Bahn, bei der gleich schnelle Züge einander in festem Intervall folgen). Kann man das je in Frankfurt am Main beobachten? Erste Vermutungen kommen auf, dass „die Schweizer“ wohl doch eine Meisterschaft im Betriebsablauf entwickelt haben.

## ■ Meisterschaft im Betriebsablauf

Vom Standpunkt der Betriebsabwicklung aus gesehen ist der Begriff „S-Bahn Schweiz“ sicher nicht ganz unproblematisch. Denn auch in der Schweiz gibt es unterschiedlich schnelle Züge, wie schon die dort verwendeten Zugattungen „Intercity“,



Foto: SBB

*Nur eine S-Bahn? Gleisanlage des Berner Hauptbahnhofs.*

„Interregio“, „Schnellzug“, „Regionalexpress“, „Regionalzug“ und „S-Bahn“ andeuten. Und auf welchem anderen Bahnhof in Europa tauchen schon der französische TGV, der deutsche ICE, der österreichische Express, der spanische Talgo sowie der fast-italienische Cisalpino gemeinsam auf? Ist also der Zugbetrieb in der Schweiz ebenso komplex wie in Deutschland?

## ■ So schnell wie möglich?

Zunächst wollte man auch in der Schweiz mit den NHT (Neue Eisenbahnhaupttransversalen) die schnelle Verbindung der Ballungsräume nach der Devise „so schnell wie möglich“ priorisieren. Aufgrund von Widerständen aus den „peripheren Regionen“ hat man sich jedoch auf die Verbindungen zwischen den systemsteuernden Knoten nach dem Prinzip „so schnell wie nötig“ konzentriert und das Ganze griffig mit „Bahn 2000“ betitelt. Es wurde eine breite Akzeptanz in Politik und Bevölkerung erreicht und damit eine kontinuierliche Finanzplanung möglich. Aufgrund der klaren Zielsetzung wurden die Mittel gezielt zur Beseitigung von „Bahn 2000“ behindernden Engpässen eingesetzt. In diesem Sinn ist die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist eher als Engpassbeseitigung (zwischen den beiden größten Knoten) anzusehen.

Dagegen hielt man es in der eher kleinräumigen Schweiz nicht für erforderlich, außerhalb des „Bahn 2000“-Taktes noch ein System schneller „Ballungsraum verbindender“ Züge aufzubauen. Dass ein solches voll verknüpftes System Assoziationen zu einem „S-Bahn-System“ weckt, ist verständlich. Man sollte sich aber hüten, es deswegen als betriebstechnisch wenig anspruchsvoll zu betrachten und sich nicht zu Äußerungen wie „Die Schweiz ist ja nur ein großes S-Bahn-Netz“ hinreißen lassen.

### ■ Auch in Deutschland möglich

**W**er sich die Mühe macht, in die PRO BAHN-Veröffentlichung „Der letzte Fahrplanwechsel“ zu schauen, der findet die Antwort. Dort wird unterschieden zwischen „Ballungsgebieten“ und „Verdichtungsräumen“ (S. 20 ff.). Ballungsgebiete sind definiert als „Siedlungsschwerpunkte mit mehreren Fernbahnhöfen, in denen der Aufbau von Taktknoten für den Übergang zwischen Fern- und Nah-

verkehr von geringerer Priorität ist.“ Verdichtungsräume sind definiert als „Siedlungsschwerpunkte, für die ein Fernbahnhof von überregionaler Bedeutung ausgemacht werden kann.“ Netzweit gesehen bilden die Verdichtungsräume die „systemsteuernden Knoten“ für einen landesweiten ITF (Integralen Taktfahrplan). Für die Realisierung eines landesweiten ITF werden drei Stufen vorgeschlagen:

1. Aufbau eines Grundgerüsts von Taktverkehren unter Berücksichtigung der Verknüpfung zwischen Nah- und Fernverkehr („so schnell wie nötig“)
2. Ausrichtung aller Ausbaumaßnahmen auf dieses Grundgerüst, Erhalt der systemsteuernden Knoten und Erhöhung der Verknüpfungspunkte (ITF-Knoten)
3. Beschleunigung der Korridorverkehre zwischen den Ballungsräumen („so schnell wie möglich“)

Dabei ist in Kauf zu nehmen, dass schnelle Verbindungen zwischen weit entfernten Ballungsräumen nicht immer voll in den landesweiten Takt eingebunden werden können. Das

## Schweiz – nur eine S-Bahn?

### Zürich Hauptbahnhof Fahrplan seit 12.12.2004

von	Ankunft	Gleis	Abfahrt	Gleis
IR 778 Chur	15:47	6		
IR 2579 Schaffhausen	15:48	17		
IC 930 Romanshorn	15:49	12		
IR 2280 Locarno	15:51	5		
ICN 530 St. Gallen	15:53	11	16:00 12 IC 930 Interlaken Ost	
			16:00 4 IR 2350 Zürich Flughafen	
IR 1929 Bern	15:54	14	16:02 17 IC 780 Basel SBB	
ICN 1529 Lausanne	15:56	10	16:04 11 ICN 530 Genève-Aéroport	
IR 2350 Luzern	15:56	4	16:04 3 IR 2353 Luzern	
ICE 73 Hamburg-Altona	15:58	8	16:06 14 IR 1930 Bern	
IR 2353 Zürich Flughafen	15:59	3	16:07 9 IC 829 Romanshorn	
IC 829 Brig	16:00	9	16:09 5 IR 2279 Locarno	
			16:10 10 ICN 1529 St. Gallen	
			16:12 6 IR 779 Chur	
			16:14 7 IR 2580 Schaffhausen	
			16:18 18 TGV 9288 Paris	
ICN 2130 Konstanz	16:20	14		
EC 160 Wien Westbahnhof	16:20	6		
IC 580 Chur	16:23	7		
IC 730 St. Gallen	16:23	17	16:30 14 ICN 2130 Biel/Bienne	
IR 1977 Basel SBB	16:24	18	16:32 17 IC 730 Genève-Aéroport	
IR 2352 Luzern	16:25	5	16:34 7 IR 580 Basel SBB	
IR 579 Basel SBB	16:26	9	16:35 5 IR 2355 Luzern	
IC 729 Genève-Aéroport	16:28	11	16:36 18 IR 1980 Basel SBB	
EC 194 München Hbf	16:28	12	16:37 9 IC 579 Chur	
ICN 2129 Biel/Bienne	16:30	10	16:37 10 ICN 2129 Konstanz	
			16:39 11 IC 729 St. Gallen	
			16:40 4 RE 3981 Glarner Sprinter	
			16:41 53 IR 2935 Luzern	
			16:45 14 RE 3730	

Übergang in Zürich Hauptbahnhof 7 Minuten



Foto: Uebersmann

*Selbst die S-Bahnen haben in der Schweiz anspruchsvollere Betriebsverhältnisse als in Deutschland: fünf S-Bahnen im Knoten in Wetzikon.*

ist der einzige Unterschied zur Schweiz: Auf wenigen Hauptachsen kann in Deutschland noch ein schnelles Zugsystem über dem schnellen, aber vernetzten Knotensystem liegen.

### ■ Der Glaube an den Schienenflieger

**S**tattdessen glaubt man in Deutschland, schon aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit zum Flugzeug, auf ein System schneller Ballungsraum verbindender Züge nicht verzichten zu können. Ob diese Zielsetzung richtig ist, sei dahingestellt. In jedem Fall ist dies eine zusätzliche Herausforderung an die Betriebsführung. Wenn man sich aber dazu entschließt, muss man es richtig machen. Und das heißt: sowohl in der richtigen Reihenfolge und – zumindest in der Endstufe – mit einem konkurrenzfähigem Ausbauzustand. Es hat den Anschein, als ob man in Deutschland den dritten Schritt vor den beiden ersten getan hat – und auch den nur unvollkommen. Auch in Deutschland reist die Mehrheit der Fahrgäste nicht ausschließlich auf den langen Ballungsraum verbindenden Korridoren, sondern über mittelweite Entfernungen und vor allen Dingen aus und/oder in die Region. Die Ansätze zur Entwicklung eines ITF aus Zeiten der Bundesbahn

wurden sogar zurückgenommen (Wegfall der Interregio-Züge, Ausdünnung des IC-Netzes). Der Umsetzung eines integrierten Angebots von Fern- und Regionalverkehr stand und steht allerdings auch die recht simple Vorgabe der Bahnreform „Nahverkehr wird von den Ländern bestellt, Fernverkehr ist eigenwirtschaftlich zu betreiben“ im Wege. Mittlerweile erkennen immer mehr Aufgabenträger des Regionalverkehrs, dass es ihren Interessen eher entspricht, die Fernverkehrszüge „links liegen“ zu lassen, und sie stellen Anschlüsse an Fernzüge, deren Bestand nicht sicher und deren Fahrplan nicht vorhersehbar ist, gar nicht erst her. Für den Verkehr im Überlagerungsbereich von Fern- und Regionalverkehr ist wohl eine Mischfinanzierung unumgänglich. Die Schweiz hat nie diese strikte Trennung vorgenommen.

### ■ Kein ernsthafter Konkurrent für das Flugzeug

In der Vermarktung des Fernverkehrsangebots steht der Ballungsraum verbindende Verkehr – sprich: ICE – im Vordergrund. Doch er ist zu langsam, um mit dem Flugzeug auf den Hauptrelationen ernsthaft konkurrieren zu können. Die Schweiz konnte ihn aufgrund der Kleinheit des Landes ausklam-

Anzeige

## Der letzte Fahrplanwechsel

**PRO BAHN-Konzept für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan**

**Im Internet:**  
[www.pro-bahn.de/pbz/itf\\_broschuere.pdf](http://www.pro-bahn.de/pbz/itf_broschuere.pdf)

**TIPP**



mern. Frankreich hat es nicht getan, sondern ein Netz aufgebaut (und erweitert es noch), das dem Flugzeug ernsthaft Konkurrenz macht (und gleichzeitig den Regionalverkehr in den dünn besiedelten Regionen vernachlässigt). Würden die Züge zwischen Hamburg und München so schnell fahren wie zwischen Paris und Marseille, dann benötigten sie nur etwas über 3 1/4 Stunden. Das würde die „Billigflieger“ tangieren. Bei einer Fahrzeit von 5 1/2 bis sechs Stunden können diese sich dagegen bequem zurücklehnen und auf die Passagiere warten. Aber während zwischen Paris und Marseille außer Lyon auch kein bedeutender Knoten zu bedienen ist, würde der Zug in Deutschland an Hunderttausenden interessierten Fahrgästen vorbeifahren.

### ■ Weibel geht es um die Fahrgäste

Zurück zum Begriff von der „S-Bahn Schweiz“: Betriebstechnisch ist er sicher gewagt und kann Missverständnissen Vorschub leisten. Aber Weibel geht es ganz offensichtlich nicht in erster Linie um den Betrieb, sondern um die Fahrgäste: Und die schätzen die „S-Bahn Schweiz“ als verlässliches System des Reisens von A nach B, auch außerhalb der Agglomerationen. Die Benutzungszahlen zeigen es:

Marktanteile von 70 und 80 Prozent im Verkehr zwischen den Agglomerationen lohnen den Aufwand. Und auch die deutschen Fahrgäste würden eine solche „S-Bahn Deutschland“ sicher zu schätzen wissen. Was würde es dem ICE ausmachen, wenn er Teil eines integrierten Netzes wäre, mit kurzen Umsteigezeiten von Weilheim in Oberbayern bis Gettorf an der Küste?



Foto: Engel

*S-Bahn Schweiz: Wo schwärmen die Stadtbusse in Deutschland so aus wie in Frauenfeld – nach Ankunft aller Züge?*

Anzeige

Bitte einsteigen



## Ihr Zug kommt *nicht* von allein.

PRO BAHN e.V. 

Ihr Fahrgastverband

PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74,  
D-80336 München, Tel.: 0 89/544 56 213 – Fax: 0 89/544 56 214  
PRO BAHN im Internet: [www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)  
E-Mail: [info@pro-bahn.de](mailto:info@pro-bahn.de)

Bitte einsenden an: PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74, 80336 München

Bitte senden Sie mir weitere Informationen über PRO BAHN

Ich möchte Mitglied bei PRO BAHN werden (38 € jährlich) 1/05

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift: \_\_\_\_\_

➤ Die Bereitschaft, mit Bahn und Bus zu fahren, ist groß. Doch ob Ihr Zug auch morgen und im nächsten Jahr kommt, hängt nicht allein davon ab, ob sich genug Fahrgäste einfinden.

**Ihr Zug braucht eine Lobby.**  
Nur mit politischem Einfluss kann das Angebot des öffentlichen Verkehrs gesichert und verbessert werden. Deshalb haben sich Fahrgäste zu PRO BAHN zusammengeschlossen.

**PRO BAHN bringt Ihren Zug in Fahrt.**  
PRO BAHN erarbeitet Konzepte und Gutachten und verhandelt mit Entscheidungsträgern über die Zukunft von Bahn und Bus. PRO BAHN berät Betreiber und Besteller des öffentlichen Verkehrs im Sinne der Fahrgäste. Mit PRO BAHN ist schon mancher Zug und Bus ins Rollen gekommen.

**Verbraucherschutz kommt nicht von allein.**  
Um den Verbraucherschutz im öffentlichen Verkehr ist es schlecht bestellt. Die geltenden Gesetze schützen mehr die Unternehmen vor den Fahrgästen als die Verbraucher vor schlechten Leistungen. Deshalb brauchen auch Sie eine Lobby, die für mehr Verbraucherschutz sorgt.

**PRO BAHN ist Ihre Lobby.**  
PRO BAHN schafft Öffentlichkeit. In den Medien vom Fernsehen bis zur Lokalzeitung tritt PRO BAHN für die Interessen der Fahrgäste ein. Die PRO BAHN Zeitung „**derFahrgast**“ stellt grundlegende Themen des öffentlichen Verkehrs aus der Sicht der Fahrgäste dar. Damit verändert PRO BAHN das Denken und Handeln derer, die für Ihren Zug, Ihren Bus zuständig sind.

**Steigen Sie ein bei PRO BAHN.**