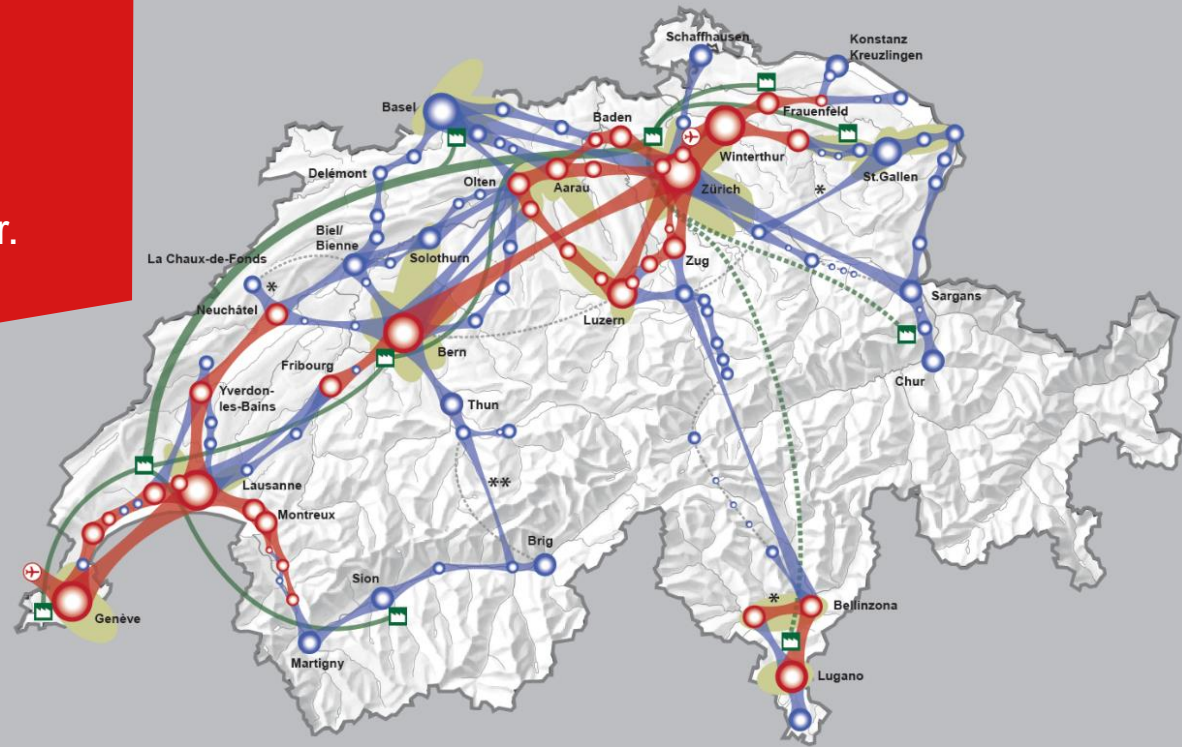


Warum ist die Systematisierung wichtig?

Claudio Bücher, HSR.
Daniel Scherrer, SBB Infrastruktur.
Bern, 19. August 2019



Agenda.

1. Der Anfang.
2. Toolbox.
3. Takt = Systematisierung.
4. Verteilen vs. Bündeln.
5. Reiseketten.
6. Knoten auflösen.
7. Fazit.

«Das Netz ist voll.»

Schiene

Neues Nadelöhr Heitersbergtunnel

Zofingen ist nun allerdings – im Gegensatz zu Lenzburg, wo der Halt des Intercity-Neigezugs Genf-St. Gallen entfällt – der grösste zeitliche Gewinner des Fahrplanwechsels. Die Reaktivierung der «Kriegsschleife» senkt die Fahrzeiten dank direkten Verbindungen beträchtlich. Die «Nationalbahn» fährt hingegen nicht mehr direkt nach Aarau, sondern via Suhr nach Lenzburg. Wer nach Aarau will, muss in Suhr auf die Wynental-Suhrental-Bahn (WSB) umsteigen. In diesem Bereich soll die Strecke später auf das Trasse der SNB verlegt werden.



Strasse

Neue Zürcher Zeitung

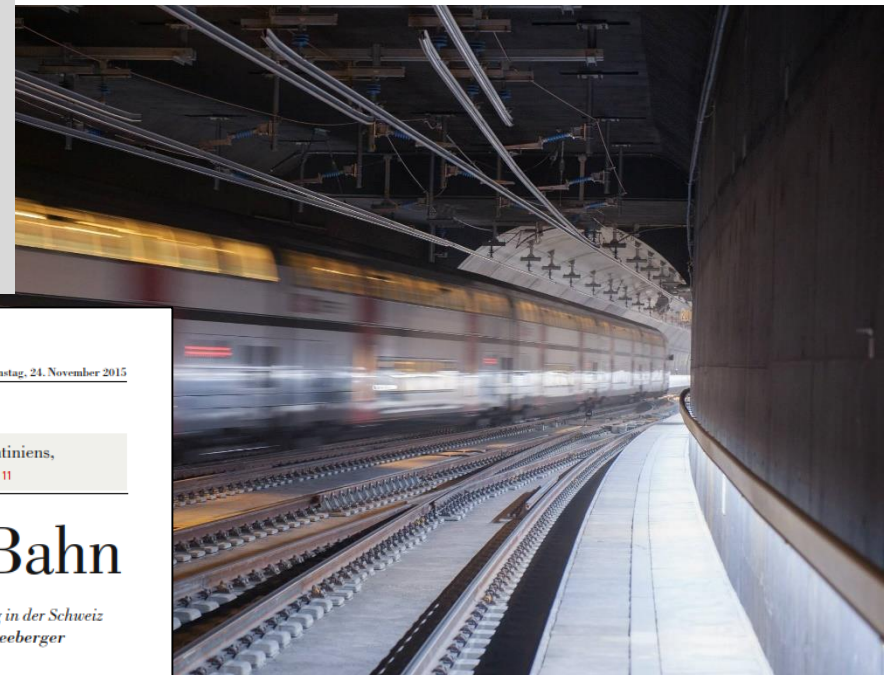
Wie der Gubristtunnel zum Nadelöhr geworden ist

Der Zürcher Nordring soll durchgehend auf sechs Spuren ausgebaut werden. Heute beginnt die Sprengung für die Hauptarbeiten der dritten Tunnelröhre durch den Gubrist. Eine Chronologie dazu.



Verdacht: Da könnte Luft im System sein.

Winterthur	8 25
Zürich Flugh 5	8 38
<hr style="border-top: 1px dotted black;"/>	
Zürich Flugh	8 40
Zü Oerlikon 3	
Zü Stadelh 4	
Zürich HB 7	8 51
<hr style="border-top: 1px solid black;"/>	
Zürich HB	9 02
Bern	9 58



12

MEINUNG & DEBATTE

Dienstag, 24. November 2015

Neue Zürcher Zeitung

 Flüchtlingskrise und Heterogenität:
 Bewährungsproben für die Strukturen Europas [SEITE 10](#)

 Mauricio Macri, der neue Präsident Argentiniens,
 steht vor enormen Herausforderungen [SEITE 11](#)

Ein Ideenwettbewerb für die Bahn

Die Inbetriebnahme der Zürcher Durchmesserlinie auch für den nationalen Verkehr führt vor Augen, wie zufällig in der Schweiz am Liniennetz der Eisenbahn gestrickt wird. Nötig ist ein Denken und Handeln in Alternativen. Von Paul Schneeberger

Ausreden wirken wie ein Giftschrank.

Politisch
undenkbar!

Geht nicht!!

Keine Zeit!



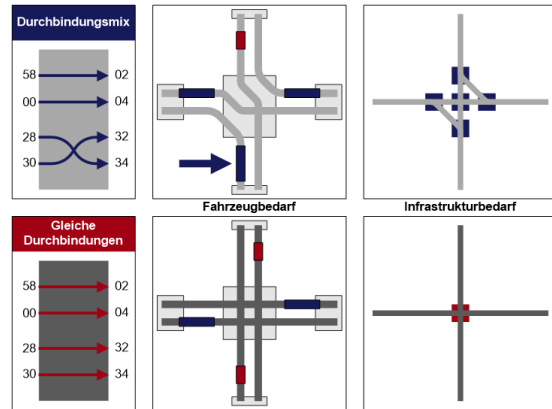
Viel zu
kompliziert!

Hat man alles
schon ausprobiert!

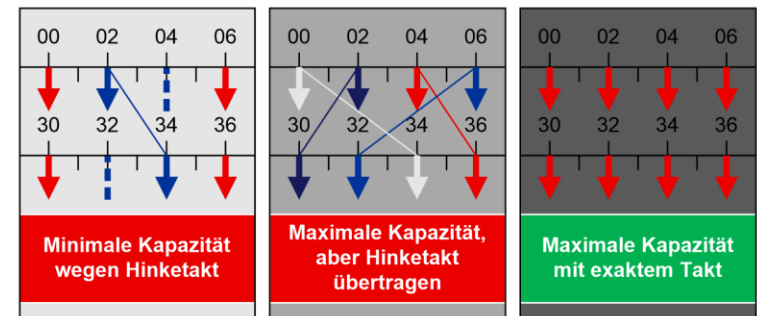


Vier Methoden für die Zukunft der Bahn.

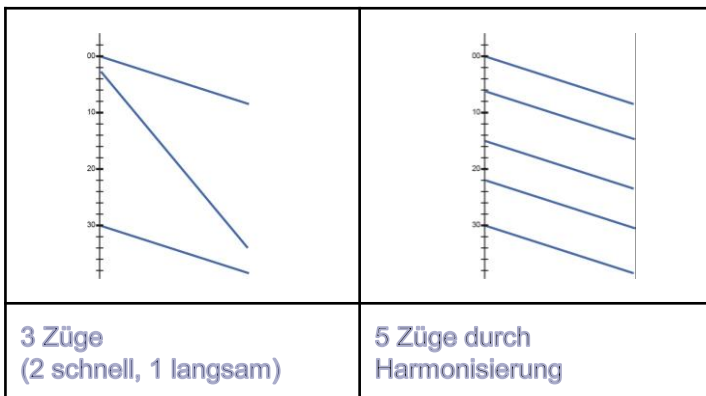
Immergleiche Durchbindungen



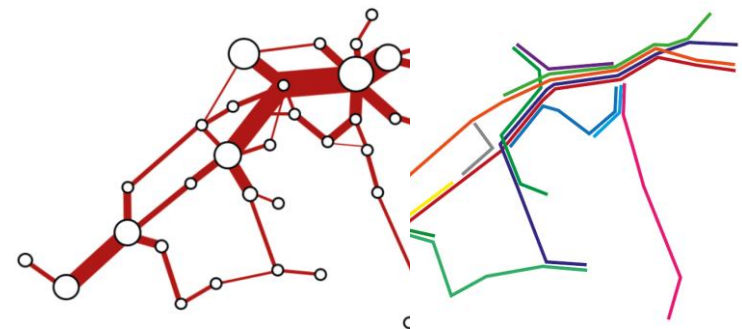
Keine Hinketakte



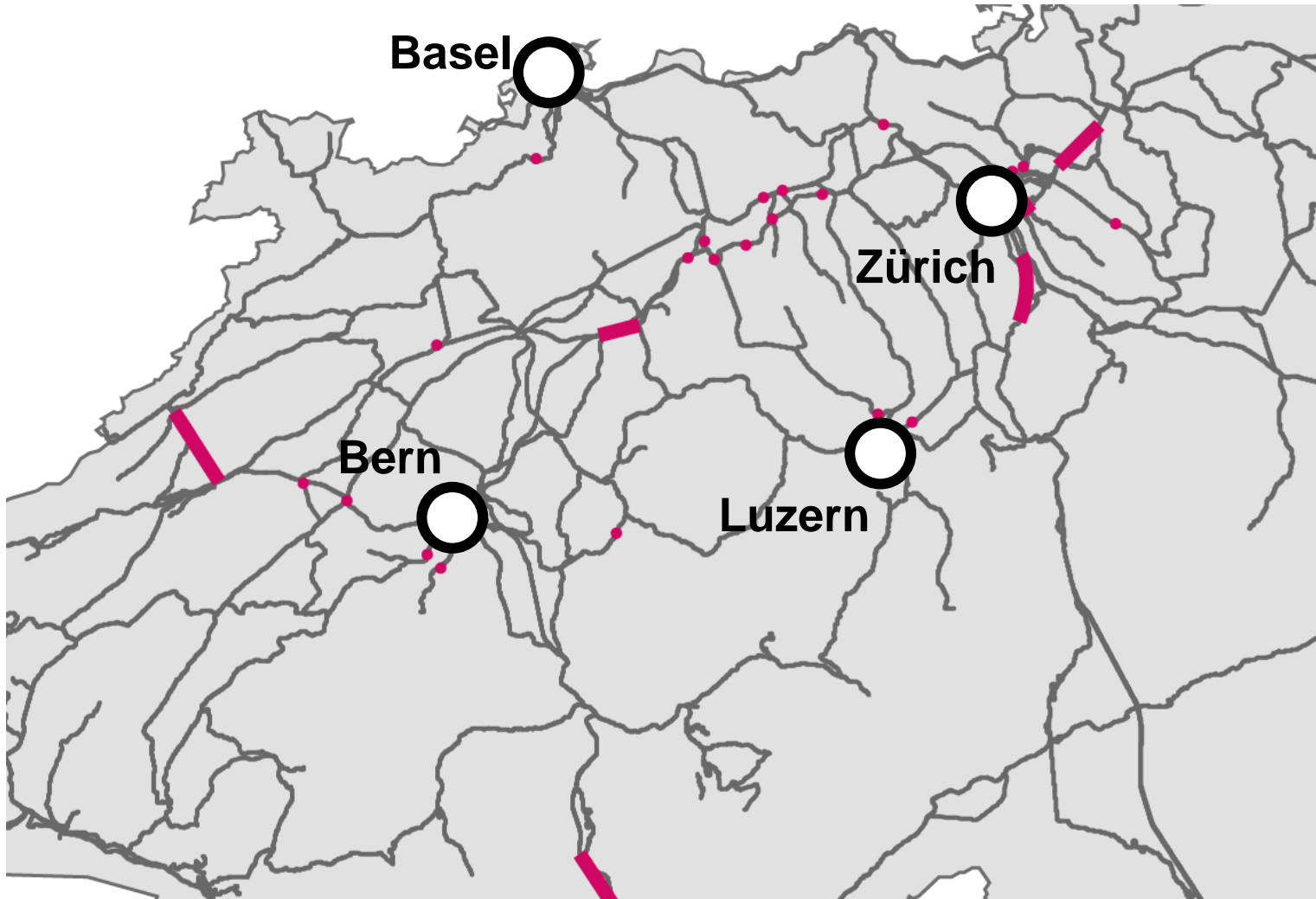
Geschwindigkeitsharmonisierung



Angebot entlang Nachfrage

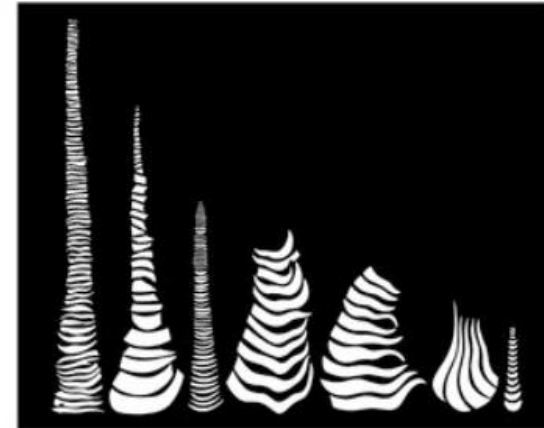
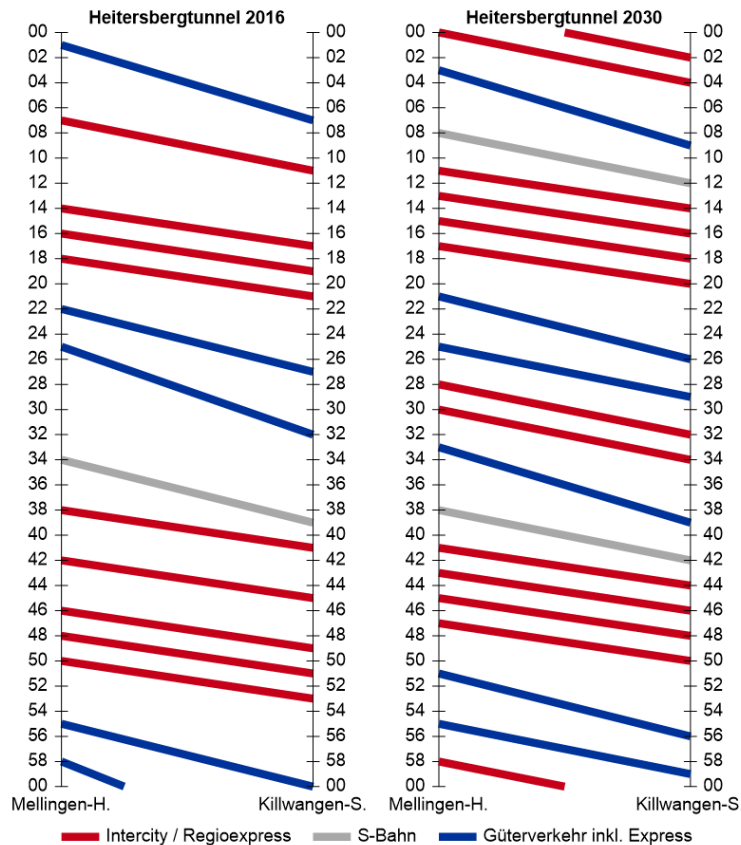


Viertelstundentakt Bern–Zürich ohne Grossprojekte.



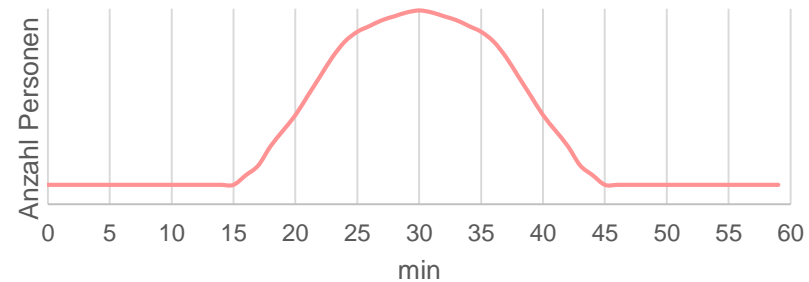
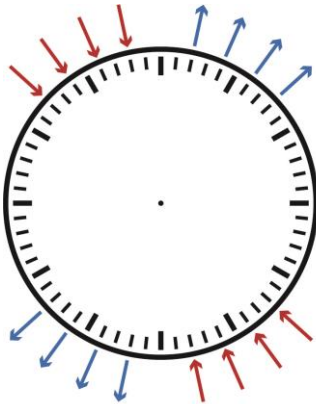
Aufräumen im Heitersbergtunnel.

Deutlich mehr Kapazität in den Engpässen (Bsp. Heiterberg +40%)



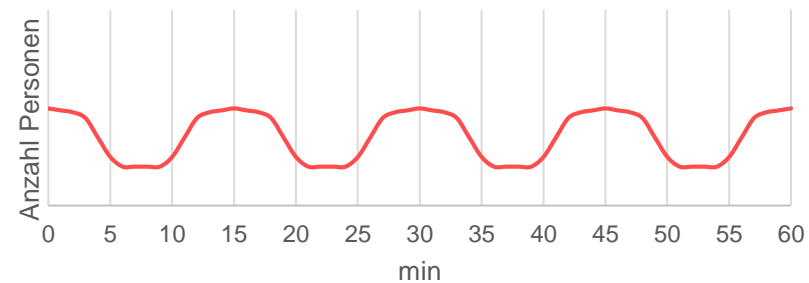
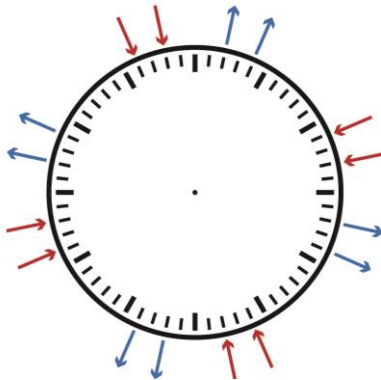
Infrastruktur entlasten durch Verteilung der Nachfrage.

Bisher: Vollknoten



Anschlüsse bei Vollknoten automatisch, jedoch sind nicht alle Verbindungen gleich relevant.

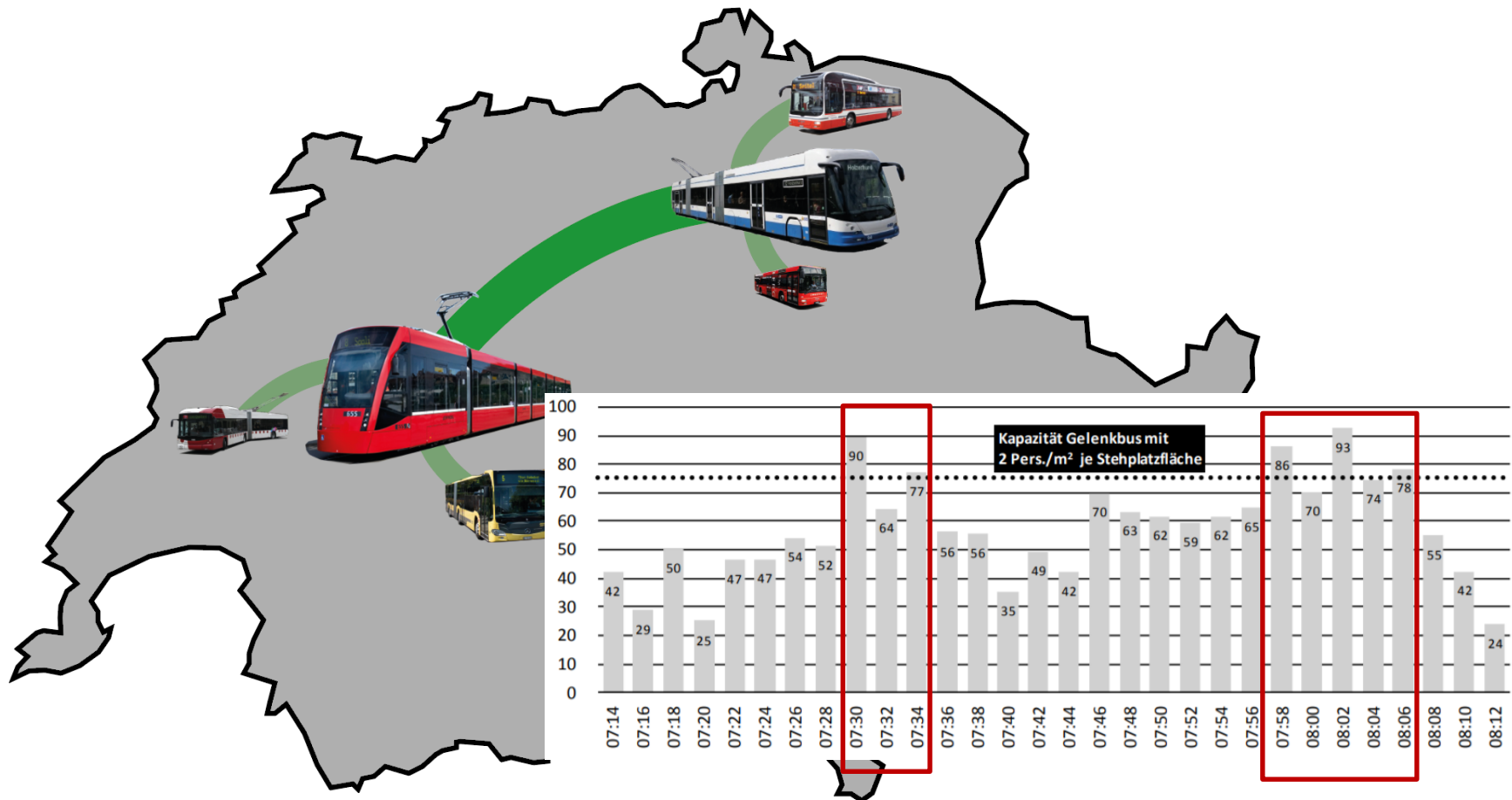
Neu: Aufgelöster Knoten



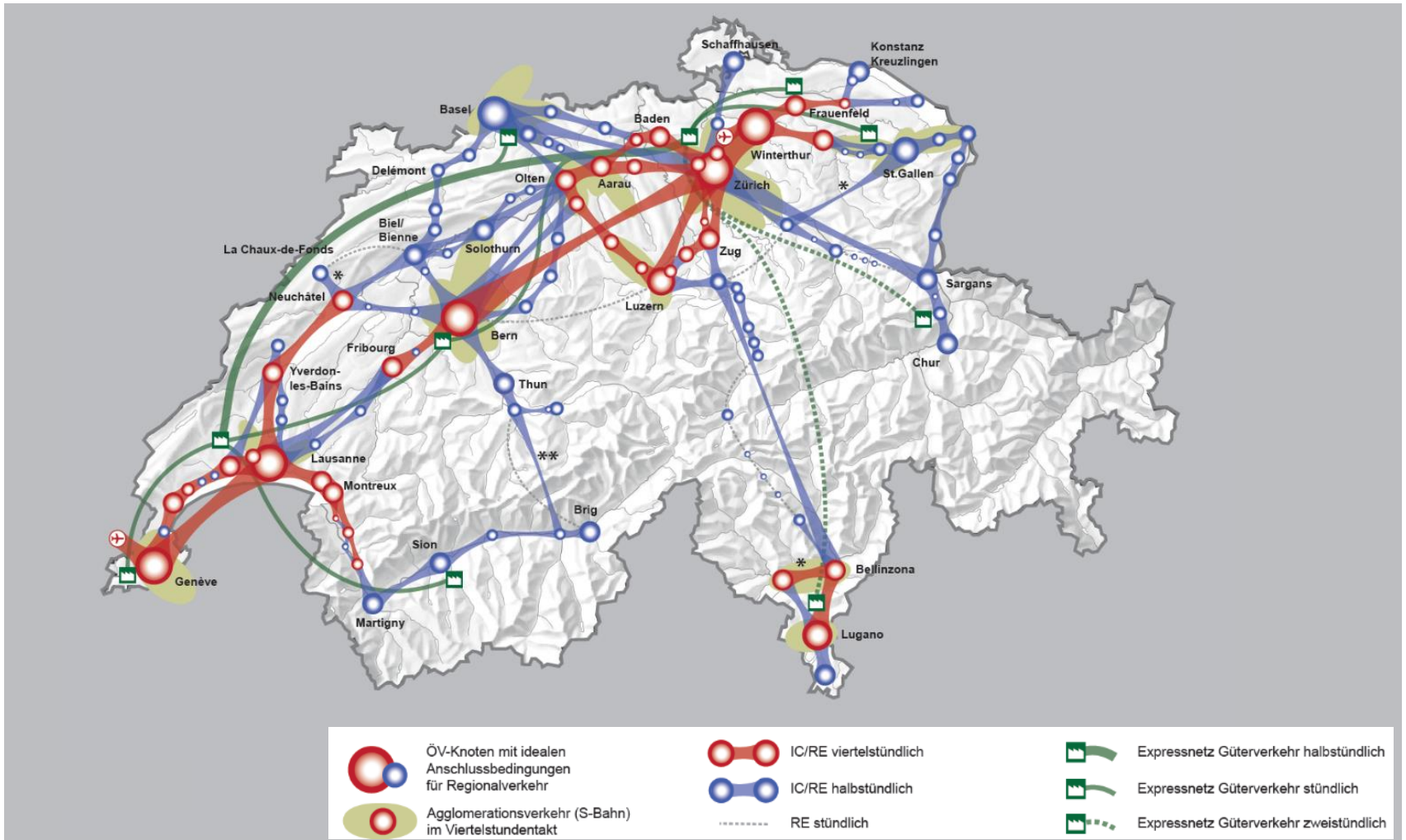
Anschlüsse müssen für die relevanten Verbindungen designt werden → speziell bei Linien im $\frac{1}{2}$ h-Takt.



Den grösstmöglichen Nutzen des Viertelstundentakts ermöglichen.

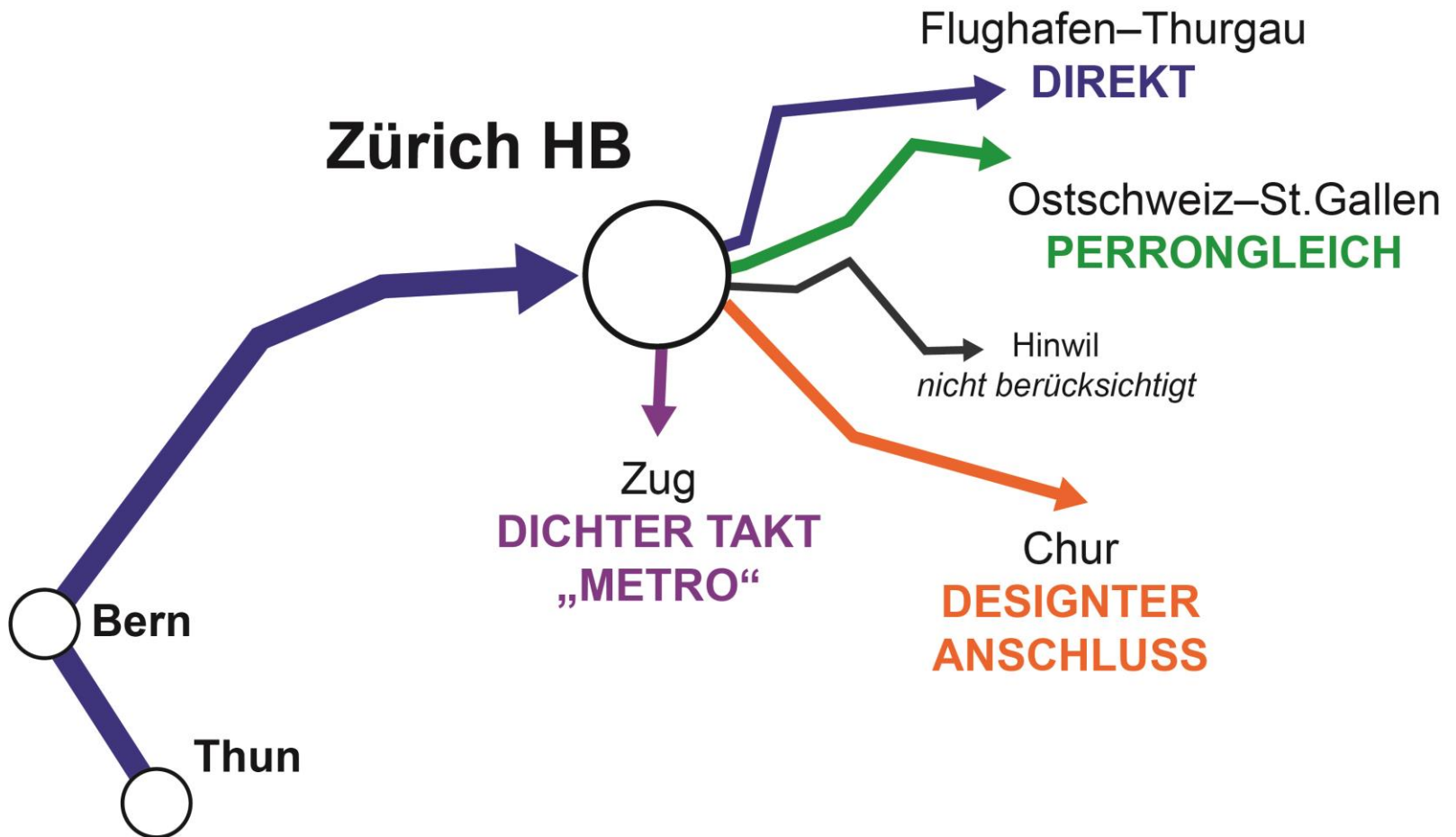


Viertelstündliche Reiseketten in weiten Teilen der Schweiz.

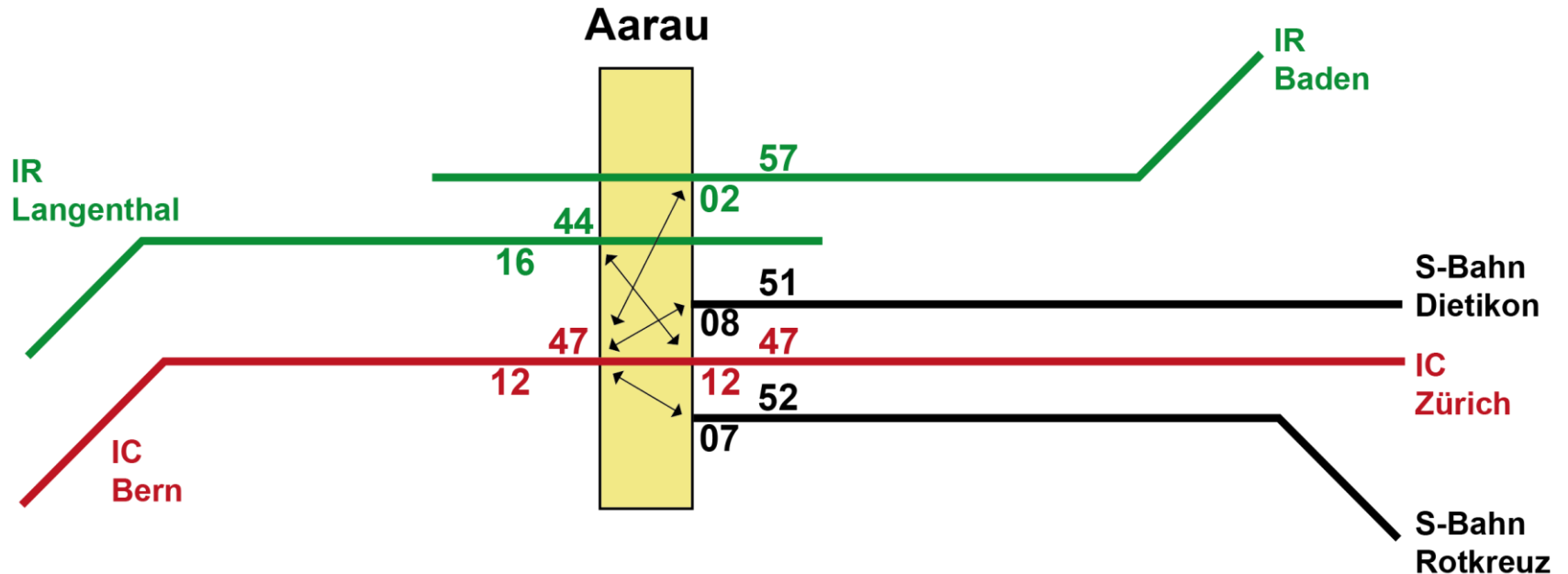




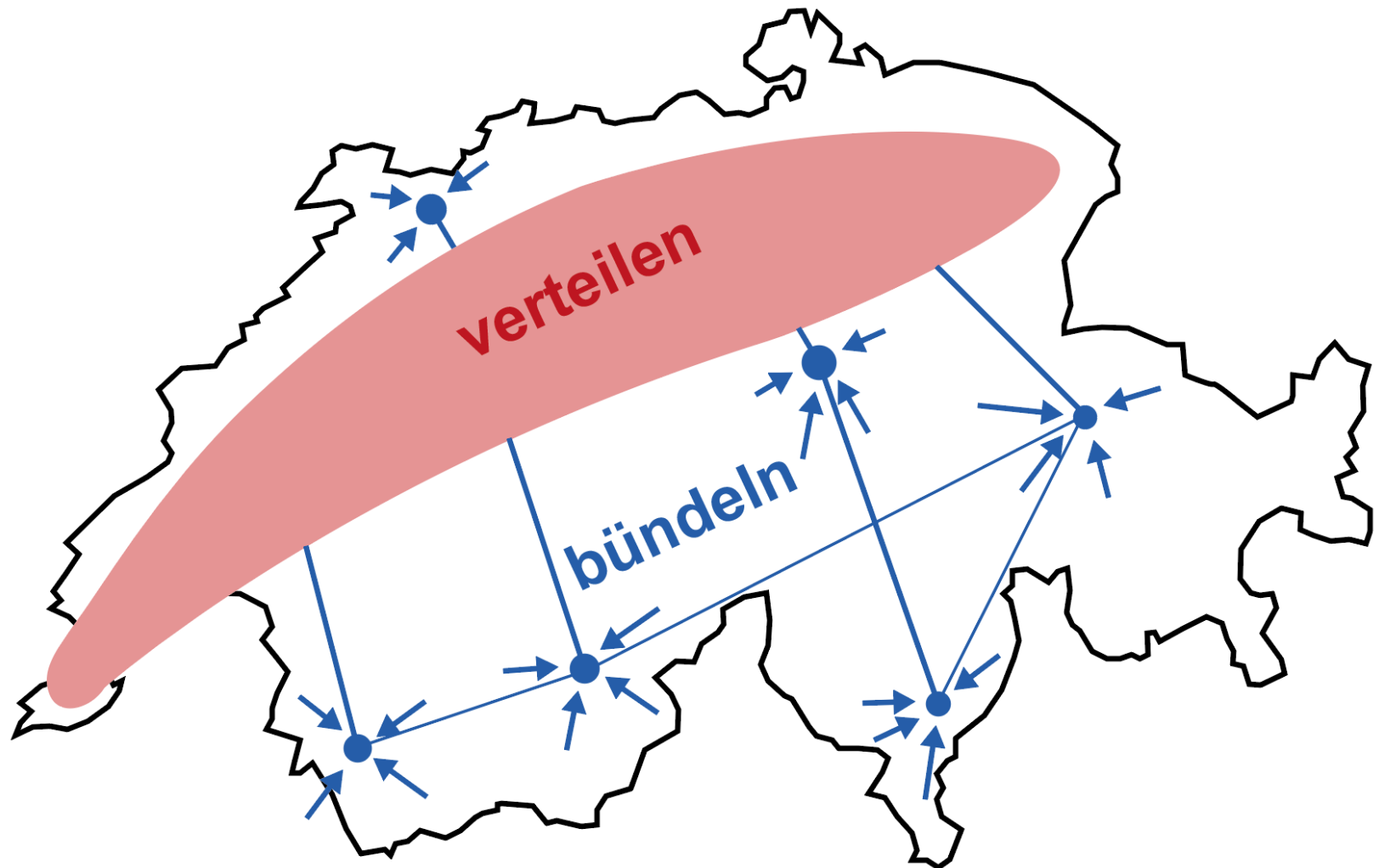
Anschlüsse nachfrageorientiert designen.



Auch ohne Vollknoten funktionieren alle Anschlüsse.



Vom Bündeln zu Verteilen.



S-Bahn Schweiz: Der Viertelstundentakt macht's möglich.

Der Viertelstundentakt ermöglicht:

- Knoten aufzulösen.
- Nachfrage zu verteilen.
- Infrastruktur besser auszulasten.

→ **S-Bahn Schweiz**

