

Téléphone 031 44 57 89  
Case postale 200  
3000 Berne 16

## SERVICE DE PRESSE

### No 6 / SOMMAIRE

#### Le financement de Rail + Bus 2000 est-il assuré?

pages

Le conseiller national PRD Pierre Etique, de Bressaucourt/JU, répond à cette question pertinente par un article en pages

1 - 2

#### Un réseau pour tout le pays et non seulement pour une artère

C'est la conclusion d'un article de la plume du conseiller national PRD Raoul Kohler, de Bienne, qui rappelle en même temps qu'il y aura bientôt 90 ans que le peuple suisse n'a plus eu l'occasion de s'exprimer directement en votation populaire au sujet de projets des CFF. Les régions marginales, en particulier, sont appelées à se rendre aux urnes le 6 décembre et à en profiter pour marquer leur approbation à Rail 2000 par un Oui persuasif.

3 - 4

#### Réduction des temps de parcours jusqu'à 46 pour cent

Le nouveau concept d'offres Rail + Bus 2000 permettra de réduire les temps de parcours et cela, partiellement, de manière considérable. Dix-neuf tableaux au total contenant des exemples de temps de parcours tirés de nombreuses régions de la Suisse (d'autres exemples sont à l'étude) couvrent les améliorations de l'offre pouvant être obtenues grâce à Rail 2000, si le souverain accepte le projet le 6 décembre.

5 - 6  
annexes 1 - 5

16.11.87

### Comment sera financé "Rail 2000"

par M. Pierre Etique (PRD), conseiller national, Bressaucourt (Ju)

Lors de la votation fédérale du 6 décembre, les citoyens auront à se prononcer sur trois objets, dont le projet "Rail 2000". A propos de ce dernier objet, deux questions surtout retiennent l'attention; c'est d'une part la construction contestée de nouvelles voies ferroviaires, sur le trajet Berne-Olten notamment, et de l'autre, le problème du financement.

La réalisation de "Rail 2000" est devisée à quelque 5,4 milliards de francs, pour l'aménagement du réseau actuel et la construction prévue de nouvelles voies. Les travaux devraient être terminés en l'an 2000. Conformément au nouveau mandat de prestations des CFF 87, c'est la Confédération qui est responsable du financement de ces travaux. Elle va émettre des emprunts et mettra les capitaux à la disposition des CFF sous forme de prêts. Dès qu'ils le pourront grâce aux recettes supplémentaires apportées par "Rail 2000", les CFF prendront à leur charge les intérêts et l'amortissement de ces emprunts; au cours des premières années ces frais seront à la charge du compte financier de la Confédération. On a calculé que la charge supplémentaire que devra supporter la Caisse fédérale se montera à 1,7 milliards d'ici l'an 2000 soit en moyenne 130 millions par an.

### L'augmentation du trafic permettra d'accroître les recettes.

On s'attend à une augmentation du trafic de 14 % grâce à "Rail 2000" ce qui permettra de couvrir les frais supplémentaires d'exploitation et de matériel roulant nécessaires pour financer l'offre de trains intercités et de trains directs. Si l'on veut couvrir entièrement les frais supplémentaires, y compris le service de l'intérêt et l'amortissement des dépenses d'infrastructure, il conviendrait de réaliser une croissance de 34 % du trafic voyageurs. Dans la mesure où l'on prend en considération un apport complémentaire provenant du trafic - marchandises de transit - qui pourrait être pris en charge grâce aux aménagements réalisés dans le cadre de "Rail 2000", une augmentation de 30 % dans le trafic voyageurs serait suffisante.

L'acquisition de matériel roulant supplémentaire pour "Rail 2000" est de la compétence des CFF, de sorte que le compte financier de la Confédération n'est pas mis à contribution.

"Rail 2000" est un projet qui ne sera pas développé à part: il nécessitera simplement pendant un certain laps de temps une accélération des investisse-



ments des CFF. Chaque année, les CFF devront rendre compte devant le Parlement de l'utilisation du crédit d'engagement de 5,4 milliards de francs.

Il n'est pas question de toucher aux droits de douane sur les carburants

"Les investissements nécessités par "Rail 2000" sont évalués à 5,4 milliards de francs et seront financés par le compte capital de la Confédération qui en fera l'avance aux CFF sous forme de prêts remboursables. A ce montant il convient d'ajouter 1,3 milliard pour l'acquisition du matériel roulant et 950 millions pour l'aide aux chemins de fer privés (ETC), y compris le tunnel de la Vereina. Ces deux derniers montants seront respectivement pris en charge par le compte d'exploitation des CFF et par les crédits-cadres aux ETC.

Durant la phase de construction (1987 - 2000) les intérêts et l'amortissement de l'infrastructure grèveront le compte financier de la Confédération à raison de 1728 millions de francs, soit 130 millions de francs par année ou 0,58 % de l'ensemble des dépenses de la Confédération. Lorsque "Rail 2000" sera réalisé, les CFF seront progressivement en mesure de supporter les charges de l'infrastructure, puis de rembourser les prêts consentis par la Confédération.

En résumé, l'on peut dire que la réalisation de "Rail 2000" sera pour la Confédération une charge financière passagère pour la bonne raison qu'elle ne dispose pas, comme c'est le cas pour les constructions routières, de ressources adhoc. On peut justifier ces dépenses supplémentaires: elles serviront à améliorer les transports publics et à les rendre plus attractifs. On peut admettre qu'elles sont supportables pour la Caisse fédérale puisqu'elles ont un caractère transitoire. Par ailleurs, elles constituent un apport effectif à la protection de l'environnement. Il ne saurait être question comme le craignent certains milieux, d'utiliser pour ce financement les recettes provenant des droits de douane sur les carburants. Il faudrait pour changer l'affectation de ces recettes consulter le peuple.

## Les enjeux de "Rail 2000"

par Raoul Kohler, Conseiller national (PRD/BE), Bienne

Il y a près de 90 ans que le peuple suisse ne s'est plus prononcé, en votation populaire, sur un objet qui concerne directement nos Chemins de fer fédéraux. En effet, depuis le referendum sur le rachat des chemins de fer, accepté en 1898, le peuple suisse n'a plus eu l'occasion de donner son avis sur la politique pratiquée par notre grande régie. Il ne faut donc pas manquer le rendez-vous du 6 décembre prochain.

Mais quels sont les véritables enjeux de cette consultation?

J'en vois deux!

### Des Transports Publics performants!

L'infrastructure de nos Chemins de fer fédéraux remonte au siècle passé et le matériel roulant date de la première moitié de ce siècle. Bien qu'ils aient été entretenus et améliorés au cours des décennies ils n'ont pas suivi le développement de la plupart des autres moyens de transport. Par rapport à ces derniers, l'attrait des Transports Publics a bien diminué. Sans un effort de renouvellement particulièrement vigoureux, nos CFF ne seront pas en mesure de regagner le terrain perdu.

Or, et c'est là le premier enjeu:

- Voulons-nous que les CFF renforcent rapidement leurs prestations de transport en faveur de la population et de l'économie du pays? Voulons-nous qu'ils puissent satisfaire aux exigences du début du siècle prochain?

Nous devons répondre "Oui" à ces questions parce que, pour beaucoup de nos concitoyens, le transport public est le seul moyen qui leur permet de se déplacer et leur garantit un minimum de mobilité, mais aussi et surtout parce que seuls des Transports Publics performants peuvent être utiles au pays.

### Un réseau et non pas un axe!

Le second enjeu est tout aussi important:

- Faut-il que l'effort de rattrapage et de développement des CFF porte sur un seul axe, celui du Plateau, ou faut-il revaloriser l'ensemble du réseau?

A l'origine, les CFF entendaient construire de Nouvelles Transversales Ferroviaires (NTF) c'est-à-dire une infrastructure pour un Train à Grande Vitesse (TGV) devant



relier entre elles les villes de Genève, Lausanne, Berne, Zurich, St. Gall, de même que Bâle et Olten. Nous nous sommes opposés avec succès à cette concentration dangereuse des transports ferroviaires sur l'axe du Plateau, au détriment des autres lignes principales, parce qu'elle favorisait le développement des grands centres et menaçait d'isolement les régions périphériques.

"Rail 2000" présente pour nous le grand avantage de valoriser l'ensemble du réseau des CFF et d'optimiser les correspondances dans les gares de jonction. Toutes les régions du pays bénéficieront d'offres de transport nettement améliorées et de prestations plus étendues. Grâce à "Rail 2000" les CFF pourront mieux accomplir ce que l'on attend d'eux: favoriser la prospérité générale du pays et égaliser les chances de ses différents groupes de population et de ses différentes régions.

Notre "Oui" à "Rail 2000" est un "Oui" à une politique des CFF qui met en valeur l'ensemble de leur réseau et non pas un seul de ses axes. Or, ce deuxième "Oui" est encore plus important que le premier.

#### La bonne direction!

Nous souhaitons vivement que les habitants des régions périphériques, particulièrement ceux du Pied du Jura et des régions jurassiennes, se rendent aux urnes en grand nombre et acceptent massivement "Rail 2000". Ils feront ainsi comprendre aux responsables de notre grande régie que le développement des CFF est l'affaire du peuple suisse tout entier et que la direction prise avec "Rail 2000" est bien la bonne.

**Rail + Bus 2000 = voyager plus agréablement grâce à des correspondances meilleures**

sp. Supposons un voyage de Lucerne à Wildhaus. Il faut aujourd'hui exactement trois heures et 32 minutes au voyageur pour traverser ces paysages suisses de vacances. Avec Rail 2000, il ne lui faudra plus que deux heures et 28 minutes dans quelques années, soit 30 pour cent de moins, cela non forcément parce que les trains circuleront plus vite, mais parce qu'un système de changement bien étudié permettra une cadence presque parfaite.

Encore que le profit d'économie politique de réductions si importantes de temps permises par Rail 2000 n'est pas calculable. Pourtant, des millions et des millions de réductions de temps d'attente et de parcours résulterait bien un nombre comprenant plusieurs zéros.

Il reste au moins établi que toutes les régions de la Suisse, qu'elles paraissent encore les plus reculées, profiteront du système Rail et Bus 2000.

Exemples: le temps de voyage de Burgdorf à Frauenfeld sera réduit de 47 minutes, ce qui correspond à une économie de 31 pour cent. Celui de Rheineck à Glaris ne durera plus qu'une heure et 48 minutes avec Rail 2000, au lieu de deux heures 44 minutes durant des années. Entre Stans et Soleure, les voyageurs économiseront 31 pour cent de leur temps de parcours; entre Yverdon et Genève-Aéroport, 35 pour cent; entre Degersheim et Konstanz, voire 41 pour cent.

Un voyage d'une demi-journée de jadis entre Scuol/Schuls en Engadine et Zurich sera réduit de 46 pour cent, ou d'environ cinq heures auparavant à deux heures 40 par la suite. Mais l'Argovien lui aussi, qui entend se rendre à Busswil, gagnera 41 pour cent du temps, ou 39 minutes. Celui qui se déplace de Wohlen à Zurich verra son temps de voyage réduit même de 51 pour cent, soit de 51 à 26 minutes.

Entre Yverdon et Genève-Aéroport, le temps économisé grâce à Rail 2000 par le voyageur sera réduit de 35 pour cent, soit d'une heure 17 minutes actuellement à 50 minutes seulement. Celui d'Aarau qui aime les chevaux constatera qu'avec Rail 2000, il économisera désormais 30 pour cent de son temps pour se rendre au grand marché-concours de Saignelégier, qu'il atteindra en une heure et 58 minutes, au lieu de deux heures 48 minutes actuellement. La famille de Fribourg qui se proposera une excursion à Vallorbe verra son voyage réduit de 28 pour cent, soit une heure et 19 minutes, au lieu d'une heure et 49 minutes avec les moyens de transport public d'aujourd'hui, qui ne sont presque plus concurrentiels.

Pour le Tessin également, Rail + Bus 2000 apportera des avantages considérables, mais, il faut le préciser, ce n'est que la construction d'une nouvelle transversale



alpine pour le chemin de fer qui pourra apporter un profit décisif sur le plateau de la balance. Avec Rail 2000, les temps de parcours du et vers le Tessin seront réduits jusqu'à 25 pour cent dans une première étape.

Le chemin de fer deviendra donc aussi attractif dans les régions qu'entre les villes où il a déjà regagné quelque terrain aujourd'hui, par rapport à l'automobile. Si le temps de parcours ne peut pas être réduit partout d'un tiers, il n'y a pour ainsi dire aucun parcours avec changement qui ne sera réduit avec Rail 2000 de 10 à 40 pour cent.

En gros, ce sont quelque vingt pour cent de temps de parcours qui pourront être économisés. Combien il y en aura dans certaines régions, cela ressort de l'aperçu ci-après. Rail 2000 n'est pas un système de trains à grande vitesse, mais la possibilité étudiée avec compétence d'arriver comme par le passé avec une consommation d'énergie modeste, et avec un supplément minimal de nouveaux tronçons et une coordination maximale, à plus de confort, à des temps d'attentes réduits dans la mesure de ce qui est encore possible, et à moins de changements.

Rail 2000 ne cherche pas des records de vitesse contre son gré. Mais ce concept crée à nouveau de mêmes armes entre les transports publics et privés. Et cela seulement contribuera à la conservation du chemin de fer à long terme.

#### Avis au rédactions:

Des exemples de comparaison de temps de parcours d'autres régions et localités sont également disponibles. Ils peuvent être demandés soit au secrétariat, soit à la LITRA (031 22 20 43):

Aigle, Altdorf, Baden, Bex, Brienz, Burgdorf, Engelberg, Flüelen, Frutigen, Giswil, Glarus, Herzogenbuchsee, Interlaken Ost, Konolfingen, Landquart, Langenthal, Linthal, Le Locle, Luzern, Martigny, Meiringen, Morges, Münsingen, Nyon, Olten, Pfäffikon ZH, Porrentruy, Rubigen, Saignelégier, Saint-Imier, Sarnen, Schwanden, Spiez, Stans, Ste-Croix, Thalwil, Thun, Vallorbe, Vevey, Visp, Wädenswil, Weggis, Ziegelbrücke und Zollikofen.



<b>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</b>			
<b>Fahrzeitbeispiele ab B E L L I N Z O N A</b>			
<u>Verbindung</u>	<u>Reisezeit</u>		<u>Verkürzung</u>
	<u>1987</u>	<u>2000</u>	
Bellinzona nach Aarau	3 h 09'	2 h 46'	12 x
Bellinzona nach Bern	3 h 41'	3 h 15'	12 x
Bellinzona nach Biel/Bienne	4 h 05'	3 h 23'	17 x
Bellinzona nach Brig	2 h 48'	2 h 23'	15 x
Bellinzona nach Delémont	4 h 28'	3 h 45'	16 x
Bellinzona nach Fribourg	4 h 09'	3 h 38'	12 x
Bellinzona nach Lausanne	4 h 45'	4 h 07'	13 x
Bellinzona nach Neuchâtel	4 h 25'	3 h 43'	16 x
Bellinzona nach Martigny	4 h 20'	3 h 16'	25 x
Bellinzona nach Milano	1 h 55'	1 h 40'	13 x
Bellinzona nach Solothurn	3 h 43'	3 h 10'	15 x

<b>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</b>			
<b>Fahrzeitbeispiele ab C H I A S S O</b>			
<u>Verbindung</u>	<u>Reisezeit</u>		<u>Verkürzung</u>
	<u>1987</u>	<u>2000</u>	
Chiasso nach Bern	4 h 35'	4 h 07'	10 x
Chiasso nach Biel/Bienne	4 h 59'	4 h 15'	15 x
Chiasso nach Brig	4 h 06'	3 h 18'	20 x
Chiasso nach Delémont	5 h 22'	4 h 37'	14 x
Chiasso nach Fribourg	5 h 03'	4 h 30'	11 x
Chiasso nach Genève	6 h 24'	5 h 34'	15 x
Chiasso nach Lausanne	5 h 49'	5 h 00'	14 x
Chiasso nach Locarno	1 h 22'	1 h 08'	17 x
Chiasso nach Neuchâtel	5 h 20'	4 h 35'	14 x
Chiasso nach Sion	4 h 48'	4 h 01'	16 x
Chiasso nach Suhr	4 h 45'	4 h 08'	13 x

<b>Orario 1987 e ferrovia 2000 - comparati</b>			
<b>Coincidenza da L O C C A R N O</b>			
<u>Orario per</u>	<u>Percorenze</u>		<u>Guadagno</u>
	<u>1987</u>	<u>2000</u>	
Aarau	3 h 46'	3 h 18'	12 x
Bern	4 h 15'	3 h 42'	13 x
Blasco	47'	36'	23 x
Biel/Bienne	4 h 35'	3 h 50'	16 x
Brig	2 h 23'	2 h 00'	16 x
Chiasso	1 h 22'	1 h 08'	17 x
Genève	5 h 21'	4 h 16'	20 x
Lausanne	4 h 45'	3 h 42'	22 x
Sion	3 h 14'	2 h 43'	16 x
Suhr	4 h 17'	3 h 45'	12 x

<b>Orario 1987 e ferrovia 2000 - comparati</b>			
<b>Coincidenza da L U G A N O</b>			
<u>Orario per</u>	<u>Percorenze</u>		<u>Guadagno</u>
	<u>1987</u>	<u>2000</u>	
Bern	4 h 10'	3 h 43'	11 x
Biel/Bienne	4 h 34'	3 h 51'	16 x
Brig	3 h 41'	2 h 54'	21 x
Delémont	4 h 57'	4 h 13'	15 x
Fribourg	4 h 38'	4 h 06'	12 x
Genève	5 h 59'	5 h 10'	14 x
Lausanne	5 h 24'	4 h 36'	15 x
Milano	1 h 25'	1 h 10'	18 x
Neuchâtel	4 h 55'	4 h 11'	15 x
Rotkreuz	3 h 00'	2 h 39'	12 x
Sion	4 h 23'	3 h 37'	17 x
Solothurn	4 h 12'	3 h 38'	13 x
Suhr	4 h 20'	3 h 44'	14 x



Rail 2000 Comparaison de temps de parcours			
ou départ de/pour	Bas Valais		Réduction
	1987	Horaire 2000	
Martigny - Basel SBB	3 h 24'	2 h 55'	14 %
Martigny - Luzern	3 h 33'	2 h 55'	18 %
Orsières - Olten	3 h 36'	3 h 05'	15 %
Orsières - Biel / Bienne	2 h 44'	2 h 33'	7 %
Sion - Genève	1 h 45'	1 h 31'	13 %
Sion - Lugano	4 h 21'	3 h 34'	18 %
Anzère - Lausanne	1 h 57'	1 h 45'	11 %
Anzère - Solothurn	3 h 36'	3 h 02'	16 %
Sierre - St. Gallen	5 h 08'	4 h 28'	13 %
Sierre - Neuchâtel	2 h 13'	1 h 55'	14 %
Crans - Zürich	4 h 27'	3 h 56'	12 %
Crans - Bern	3 h 14'	2 h 59'	8 %
Vissole - Schaffhausen	5 h 25'	4 h 46'	12 %

Rail 2000 Comparaison de temps de parcours			
ou départ de/pour	Région Nord Vaudoise		Réduction
	1987	Horaire 2000	
Yverdon - Brig	2 h 24'	2 h 00'	17 %
Yverdon - Solothurn	1 h 09'	53'	23 %
Yverdon - Genève-Aéroport	1 h 17'	50'	35 %
Vallorbe - Chur	5 h 09'	4 h 24'	15 %
Vallorbe - Fribourg	1 h 49'	1 h 19'	28 %
Vallorbe - Neuchâtel	1 h 27'	1 h 17'	12 %
Ste-Croix - Zürich	3 h 15'	2 h 23'	27 %
Ste-Croix - Lo Chaux-de-Fonds	1 h 58'	1 h 35'	19 %
Ste-Croix - Basel	2 h 57'	2 h 21'	15 %
Le Pont - Bern	2 h 19'	1 h 58'	15 %
Le Pont - St. Gallen	4 h 51'	4 h 02'	17 %
Orbe - Aarau	2 h 17'	1 h 53'	18 %
Orbe - Montreux	1 h 26'	1 h 15'	13 %

Rail 2000 Comparaison de temps de parcours			
ou départ de/pour	Arc Jurassien		Réduction
	1987	Horaire 2000	
Le Locle - Luzern	2 h 39'	2 h 08'	25 %
Le Locle - Porrentruy	2 h 24'	2 h 00'	17 %
La Chaux-de-Fonds - Chur	3 h 58'	3 h 08'	21 %
La Chaux-de-Fonds - Zürich	2 h 10'	1 h 46'	18 %
St-Imier - Interlaken	2 h 20'	1 h 59'	15 %
St-Imier - St. Gallen	3 h 20'	2 h 43'	19 %
Saignelégier - Aarau	2 h 48'	1 h 58'	30 %
Saignelégier - Delémont	50'	38'	24 %
Delémont - Neuchâtel	58'	47'	19 %
Delémont - Olten	1 h 18'	59'	24 %
Porrentruy - Basel	1 h 15'	59'	21 %
Porrentruy - Lausanne	2 h 25'	1 h 59'	18 %
Tavannes - Solothurn	59'	47'	20 %
Tavannes - Turin	5 h 00'	4 h 26'	14 %



<u>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</u>			
Berner Oberland			
<u>Fahrtbeispiele von/nach</u>	<u>Reisezeit</u>		<u>Verkürzung</u>
	<u>1987</u>	<u>2000</u>	
Thun - St. Gallen	2 h 14'	1 h 49'	19 x
Spiez - Aarau	1 h 43'	1 h 18'	24 x
Interlaken Ost - Biel/Bienne	1 h 42'	1 h 24'	18 x
Brienz - Zürich	2 h 55'	2 h 21'	19 x
Meiringen - St. Gallen	4 h	3 h 22'	16 x
Frutigen - Lausanne	2 h 28'	1 h 46'	28 x
Kandersteg - Zofingen	2 h 20'	1 h 39'	29 x
Grindelwald - Bern	1 h 44'	1 h 29'	14 x
Zwieselmen - Basel	2 h 31'	1 h 04'	18 x
Gstaad - Meuchätel	2 h 55'	2 h 30'	14 x
Mengen - Zürich Flughafen	3 h 35'	3 h 05'	14 x
Aedeboden - Fribourg	2 h 29'	1 h 52'	25 x

<u>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</u>			
GLARNERLAND			
<u>Fahrtbeispiele von/nach</u>	<u>Reisezeit</u>		<u>Verkürzung</u>
	<u>1987</u>	<u>2000</u>	
Linthal - Aarau	2 h 22'	1 h 52'	21 x
Linthal - Lugano	4 h 48'	4 h 13'	12 x
Linthal - Meuchätel	3 h 22'	2 h 32'	25 x
Glarus - Basel SBB	2 h 17'	1 h 54'	17 x
Glarus - Brig	4 h 14'	3 h 41'	13 x
Glarus - Zürich HB	1 h 05'	55'	15 x
Schwanden - Genève	4 h 25'	3 h 54'	12 x
Schwanden - Sargans	1 h 13'	56'	23 x
Schwanden - Winterthur	1 h 58'	1 h 31'	23 x
Ziegelbrücke - Bern	2 h 02'	1 h 38'	20 x
Ziegelbrücke - Schaffhausen	1 h 40'	1 h 24'	16 x
Braunwald - Olten	2 h 54'	2 h 17'	21 x
Braunwald - Luzern	3 h 00'	2 h 37'	15 x

<u>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</u>			
Gothard Nord			
<u>Fahrtbeispiele von/nach</u>	<u>Reisezeit</u>		<u>Verkürzung</u>
	<u>1987</u>	<u>2000</u>	
Arth-Goldau - Basel	1 h 45'	1 h 23'	21 x
Arth-Goldau - Lausanne	3 h 09'	2 h 30'	21 x
Schwyz - Olten	1 h 24'	1 h 10'	17 x
Brunnen - Fribourg	2 h 40'	2 h 06'	21 x
Flüelen - Biel/Bienne	2 h 47'	2 h 15'	19 x
Flüelen - Sarnen	1 h 43'	1 h 18'	24 x
Altdorf - Interlaken	3 h 51'	3 h 01'	19 x
Altdorf - Solothurn	2 h 41'	2 h 11'	19 x
Erstfeld - Suhr	2 h 28'	2 h 00'	19 x
Andermatt - Zürich-Flughafen	2 h 17'	2 h 08'	12 x
Gächernen - Rotkreuz	1 h 50'	1 h 11'	23 x

<u>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</u>			
Graubünden			
<u>Fahrtbeispiele von/nach</u>	<u>Reisezeit</u>		<u>Verkürzung</u>
	<u>1987</u>	<u>2000</u>	
Chur - Zürich Flughafen	1 h 49'	1 h 29'	18 x
Chur - Alrolo	3 h 51'	3 h 05'	20 x
Jenins - Genf	4 h 50'	3 h 50'	21 x
Landquart - Romont	3 h 28'	2 h 37'	25 x
Floesch - Genf	4 h 50'	3 h 50'	21 x
Sargans - Lausanne	3 h 34'	3 h 04'	15 x
Sargans - Meuchätel	3 h 08'	2 h 24'	24 x
Andeer - Twann	4 h 41'	3 h 27'	26 x
Films - Liestal	3 h 36'	3 h 12'	11 x
Vals - Fribourg	4 h 39'	4 h 04'	13 x
Lenzerheide - Bern	3 h 26'	2 h 59'	13 x



<u>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</u>			
<u>Fahrzeitbeispiele von/nach</u>	<u>1987</u>	<u>Oberrain</u>	
		<u>Relsezeit</u>	
		<u>2000</u>	<u>Verkürzung</u>
Burgdorf - Lugano	4 h 47'	3 h 53'	19 x
Burgdorf - Frauenfeld	2 h 34'	1 h 47'	31 x
Burgdorf - Zürich Flughafen	1 h 42'	1 h 26'	16 x
Kirchberg - Bern	26'	20'	23 x
Herzogenbuchsee - Lausanne	1 h 49'	1 h 29'	18 x
Herzogenbuchsee - Bern	29'	24'	17 x
Herzogenbuchsee - Basel SBB	54'	45'	17x
Inkwil - Zürich HB	1 h 18'	1 h 05'	16 x
Langenthal - Winterthur	1 h 39'	1 h 18'	21 x
Langenthal - Fribourg	1 h 10'	58'	17 x
Langenthal - Biel/Bienne	1 h 02'	53'	15 x
Lotzwil - Interlaken	2 h 00'	1 h 42'	15 x

<u>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</u>			
<u>Fahrzeitbeispiele von/nach</u>	<u>1987</u>	<u>Graubünden</u>	
		<u>Relsezeit</u>	
		<u>2000</u>	<u>Verkürzung</u>
Chur - Suhr	3 h 53'	2 h 01'	30 x
Chur - Aarau	2 h 06'	1 h 48'	14 x
Davos-Platz - Bern	3 h 45'	3 h 20'	11 x
Thuisis - Ostermündigen	3 h 57'	3 h 12'	19 x
Müstair - Biel/Bienne	8 h 08'	5 h 39'	31 x
Scuol - Basel	5 h 45'	3 h 25'	40 x
Scuol - Zürich	4 h 55'	2 h 40'	46 x
Sent - St. Gallen	5 h 05'	3 h 00'	41 x
St. Moritz - Bern	4 h 55'	4 h 20'	12 x
Müstair - Biel	8 h 08'	5 h 39'	31 x

<u>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</u>			
<u>Fahrzeitbeispiele von/nach</u>	<u>1987</u>	<u>Oberwallis</u>	
		<u>Relsezeit</u>	
		<u>2000</u>	<u>Verkürzung</u>
Brig - Genève-Mégève	2 h 38'	2 h 20'	12 x
Brig - Romont	2 h 30'	2 h 02'	19 x
Brig - St. Gallen	4 h 15'	3 h 37'	15 x
Visp - Basel	3 h 19'	2 h 45'	17 x
Visp - Luzern	3 h 31'	3 h 04'	13 x
Zermatt - Fribourg	4 h 26'	3 h 39'	18 x
Zermatt - Zürich Flughafen	5 h 05'	4 h 32'	11 x
Fisch - Neuchâtel	3 h 48'	3 h 01'	19 x
Fiesch - Bern	2 h 29'	2 h 15'	10 x
Leukerbad - Zürich HB	4 h 19'	3 h 43'	14 x
Leukerbad - Lucerne / via Genthod (111)	4 h 08'	3 h 12'	23 x

<u>Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich</u>			
<u>Fahrzeitbeispiele von/nach</u>	<u>1987</u>	<u>Schaffhausen / Bodensee</u>	
		<u>Relsezeit</u>	
		<u>2000</u>	<u>Verkürzung</u>
Schaffhausen - Aarau	1 h 24'	1 h 10'	17 x
Schaffhausen - Neuchâtel	2 h 49'	2 h 10'	23 x
Kreuzlingen - Winterthur	1 h 01'	48'	21 x
Kreuzlingen - Chur	2 h 02'	1 h 46'	13 x
Gütligen - Weinfelden	46'	33'	28 x
Gütligen - Zürich	1 h 39'	1 h 18'	21 x
Romanshorn - La Chaux-de-Fonds	3 h 32'	2 h 58'	16 x
Romanshorn - Interlaken	3 h 32'	3 h 04'	13 x
Amriswil - Biel/Bienne	2 h 43'	2 h 09'	21 x
Amriswil - Rotkreuz	2 h 05'	1 h 44'	17 x
Arbon - Brugg	1 h 54'	1 h 40'	12 x
Arbon - Bern	2 h 43'	2 h 21'	14 x
Rorschach - Olten	2 h 23'	2 h 03'	14 x
Rorschach - Lausanne	4 h 02'	3 h 17'	19 x



Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich

St. Galler Rheintal

Fahrzeitbeispiele von/nach	Reisezeit		Verkürzung
	1987	2000	
St. Margrethen - Wil SG	1 h	48'	20 x
St. Margrethen - Bern	3 h 06'	2 h 23'	23 x
Rheineck - Neuchâtel	3 h 48'	3 h 03'	20 x
Rheineck - Glarus	2 h 44'	1 h 48'	34 x
Altstätten - Zürich	1 h 59'	1 h 30'	24 x
Altstätten - Luzern	2 h 57'	2 h 27'	17 x
Buchs SG - Zürich	1 h 28'	1 h 14'	16 x
Buchs SG - Dällingen	3 h 55'	2 h 59'	24 x
Sargans - Schaffhausen	2 h 02'	1 h 44'	15 x
Sargans - Olten	1 h 55'	1 h 33'	19 x

Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich

Zentralschweiz

Fahrzeitbeispiele von/nach	Reisezeit		Verkürzung
	1987	2000	
Giswil - Winterthur	2 h 26'	2 h 00'	18 x
Giswil - Biel/Bienne	2 h 28'	2 h 02'	18 x
Sarnen - Bern	2 h 11'	1 h 20'	41 x
Sarnen - Chur	3 h 15'	2 h 42'	17 x
Engelberg - Zürich Flughafen	2 h 36'	2 h 19'	11 x
Engelberg - Fribourg	3 h 08'	2 h 29'	21 x
Stans - Solothurn	1 h 41'	1 h 10'	31 x
Stans - Basel	1 h 38'	1 h 18'	20 x
Sursee - Montreux	2 h 57'	2 h 21'	20 x
Sursee - Romanshorn	2 h 31'	2 h 09'	15 x
Wohlsen - Olten	1 h 05'	51'	22 x

Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich

Toggenburg

Fahrzeitbeispiele von/nach	Reisezeit		Verkürzung
	1987	2000	
Mattwil - Zug	1 h 57'	1 h 24'	28 x
Mattwil - Bellinzona	3 h 28'	2 h 57'	15 x
Wildhaus - Luzern	3 h 32'	2 h 28'	30 x
Wildhaus - Zürich Flughafen	2 h 04'	1 h 50'	11 x
Unterwasser - Basel SBB	3 h 18'	2 h 57'	11 x
Messlau - Dietlikon	2 h 15'	1 h 37'	28 x
Ebnat-Kappel - Kandersteg	3 h 58'	3 h 31'	11 x
Lichtensteig - Biel/Bienne	2 h 58'	2 h 16'	24 x
Lichtensteig - Bern	2 h 38'	2 h 10'	18 x
Degersheim - Konstanz	1 h 35'	56'	41 x
Uznach - Lyss	2 h 57'	2 h 12'	25 x

Bahn 2000 und Fahrplan 87 im Vergleich

Fahrzeitbeispiele ab A I R O L O

Verbindung	Reisezeit		Verkürzung
	1987	2000	
Airolo nach Aarau	2 h 25'	2 h 01'	17 x
Airolo nach Bern	3 h 05'	2 h 43'	12 x
Airolo nach Chur	3 h 31'	3 h 05'	12 x
Airolo nach Delémont	3 h 48'	3 h 13'	15 x
Airolo nach Lausanne	4 h 40'	3 h 43'	20 x
Airolo nach Lenzburg	2 h 18'	1 h 54'	17 x
Airolo nach Montreux	5 h 04'	4 h 15'	16 x
Airolo nach Romont	4 h 09'	3 h 33'	14 x
Airolo nach Solothurn	3 h 03'	2 h 38'	14 x