



Bild: Ernst Rota

Traumziel London

Ein Direktzug wäre eine feine Sache, ist aber unrealistisch: Eine Analyse

Gepäcktransport im Zug: Nicht mehr selbstverständlich gratis
Gedruckter Fahrplan: «European Rail Timetable» hat überlebt



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Faszination und Realität

Medienwirksam liess sich Bundesrat Albert Rösti auf seiner Zugfahrt Anfang Mai nach London (mit Umsteigen in Paris) begleiten. Und zweifellos: Die Perspektive einer direkten Zugverbindung aus der Schweiz in die britische Metropole, nun fixiert in einer Absichtserklärung, ist faszinierend. Doch wie realistisch ist sie? Ein Autorenkollektiv von Fachleuten, die regelmässig für das InfoForum schreiben, hat sich dieser Frage angenommen und kommt nach einer minutiösen Recherche zu einem wenig erbaulichen Ergebnis. So schnell ist nichts zu machen. Die Schwierigkeiten reichen weit über Check-in-Hallen und geeignetes Rollmaterial hinaus. Zudem stellt sich die Frage, ob nicht andere Auslandsrelationen wichtiger wären (Seiten 3 bis 5). Und ein wichtiges Internum: Pro Bahn Schweiz befindet sich als Verein in einem Umstrukturierungsprozess, den Präsidentin Karin Blättler erklärt. Auch an der Delegiertenversammlung war dieser ein Thema (Seiten 21 und 23).

F De la fascination à la réalité

Lors de son voyage à Londres (avec changement à Paris) début mai, le Conseiller fédéral Albert Rösti était accompagné par la presse. A l'évidence, la perspective d'une liaison ferroviaire entre la Suisse et la capitale britannique fascine. Mais est-ce réaliste? Un collectif d'experts, dont les signatures paraissent régulièrement dans l'InfoForum, s'est penché sur la question. Leurs recherches minutieuses mettent en lumière un constat peu édifiant. Une réalisation rapide est impossible; les difficultés vont bien au-delà des salles d'enregistrement et du matériel roulant nécessaires. De plus, on peut légitimement se demander si d'autres relations avec l'étranger ne seraient pas plus importantes (pages 3 à 5). Côté affaires internes: l'association Pro Bahn Schweiz est en voie de restructuration, comme l'explique sa présidente Karin Blättler. Une thème qui a également été abordé lors de l'assemblée des délégués (pages 21 et 23).

I Fascino e realtà

Il consigliere federale Albert Rösti è stato accompagnato dai media nel suo viaggio in treno a Londra (con cambio a Parigi) ad inizio maggio. La prospettiva di un collegamento ferroviario diretto dalla Svizzera a Londra, ora formalizzata in una dichiarazione d'intenti, è senza dubbio affascinante. Ma quanto è realistica? Un collettivo di esperti che scrive regolarmente per InfoForum ha affrontato la questione e, dopo attente ricerche, è giunto ad una conclusione poco incoraggiante. Non si può fare nulla in tempi brevi. Le difficoltà di realizzazione vanno oltre le sale di check-in e il materiale rotabile adatto. Ci si chiede inoltre se altre rotte internazionali non siano più importanti (pagine 3-5). Affrontiamo pure un'importante questione interna. L'associazione Pro Bahn Schweiz sta attraversando un processo di riorganizzazione, spiega la presidente Karin Blättler. Questo tema è stato affrontato anche nella assemblea dei delegati (pagine 21 e 23).

Inhalt

Schwerpunkt «London»

Utopie mit etlichen Hürden 3-5
Kommentar: Überladenes Potpourri 5

Aktuell

«Tageskarten Gemeinden» schwächeln 7
PostAuto: Velo-Reservationspflicht 8
European Timetable: Gedrucktes Kursbuch 10
Zuschläge für Gepäckbeförderung 11

Nachrichten 12 & 15

Ausland

Die Probleme der Deutschen Bahn 13
Norwegen setzt voll auf Digitalisierung 14

Astuti & Citrap Vaud

Le nuove fermate: tante domande 16
Les combats de Brenda Tuosto 17

ÖV-Literatur

Juwelen: Die kleinen Seilbahnen 18
Geschenk-Tipp: Postkarten-Box 19

Pro Bahn

Viel Publikum: Gute Präsenz in Etzwilen 20
Neue Geschäftsstelle 21
Kritische Stellungnahme zu EP27 22
Bericht von der DV in Bern 23

Frontbild: Paris, Gare du Nord

Impressum

InfoForum 2/2025, Versand: 28. Mai 2025,
Inserate- und Redaktionsschluss: 7. Mai 2025

Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden
des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
IBAN: CH97 0900 0000 8200 4920 4

Redaktion

Gerhard Lob (gl)
6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Karin Blättler, Bastian Bommer, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Blaise Nussbaum, Noam Schaulin, Kaspar P. Woker; Astuti: Charly Guscetti; Citrap VD: Daniel Mange; Gastkommentar: Kurt Metz

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Druck

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, Postfach 1064, 6011 Kriens
T 041 318 34 34
www.bag.ch / info@bag.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH, Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
www.projektathleten.ch / marco.bernet@bluewin.ch

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2025, Versand: 3. September 2025

Inserate- und Redaktionsschluss: 13. August 2025

InfoForum 4/2025, Versand: 3. Dezember 2025

Inserate- und Redaktionsschluss: 12. November 2025

Direktzüge nach London: Ein schöner Traum

Ein Autorenkollektiv untersuchte die Realisierbarkeit einer direkten Bahnverbindung von der Schweiz nach London. Fazit: Ein solches Projekt ist derzeit chancenlos.

Kurt Metz Seit Herbst 2023 wird eine direkte Zugverbindung Schweiz – London intensiv diskutiert. London ist heute von der Schweiz aus mit einem Bahnhofswechsel in Paris von der Gare de Lyon nach der Gare du Nord zu erreichen, oder alternativ mit mehrmaligem Umsteigen via Lille Europe. Fraglos ist: Eine umsteigefreie Direktverbindung mit Grossbritannien würde die Attraktivität der Bahnreise mit Sicherheit erhöhen, doch sie ist mit zahlreichen Hürden verbunden.

Am 27. März 2025 veröffentlichte ein Autorenkollektiv (die Namen aller Beteiligten finden sich auf Seite 5) die Studie «Direkt durch den Kanaltunnel – realistisch oder illusorisch?». Diese stiess auf reges Interesse und führte zu konstruktiven Reaktionen. In der Zwischenzeit reagierten auch einige der potenziellen Akteure zwischen London und dem europäischen Festland. In der Folge entstand eine überarbeitete Version des ursprünglichen Textes, der in diesem InfoForum erstmals in einer Zusammenfassung publiziert wird (Link zum Originaltext auf Seite 5).

Nachfrage und Markt

Im Jahr 2024 reisten rund 4,4 Millionen Passagiere von der Schweiz mit dem Flugzeug nach London: Ab Zürich nach den

fünf Londoner Flughäfen Heathrow, Gatwick, Luton, Stanstead und London City flogen rund 1,7 Millionen Passagiere; von Basel aus nach Heathrow, Gatwick, Luton und Stansted waren es 470 000. Genf verzeichnete 2,2 Millionen Fluggäste in Richtung London.

Genaue Daten zur Art dieser Fluggäste fehlen. Für eine Bahnverbindung sind vor allem Touristen und Sprachreisende sowie Expat-Familien potenzielle Nutzer. Auch britische Wintersporttouristen wären ein Marktsegment.

Der Mobilitätsexperte Peider Trippi schätzt den Verlagerungseffekt vom Flug auf die Reise mit der Bahn auf 10 bis 15 Prozent. Das würde für die Relation Zürich/Basel – London eine Nachfrage von 250 000 Passagieren im Jahr oder 600 bis 700 pro Richtung und Tag ergeben und somit einen Zug füllen. Für Genève – London kann bei 15 Prozent Verlagerung mit Werten von 750 bis 1000 Fahrgästen je Strecke und Tag gerechnet werden. Das würde zwei Tagesverbindungen rechtfertigen.

Das Angebot

Die angestrebte Fahrzeit zwischen Basel und London soll ungefähr 6 Stunden betragen. Um ein kundengerechtes Angebot zu bieten, sind mindestens zwei Abfahr-

ten je Tag und Richtung vorzusehen. Einzurechnen sind in der Süd-Nord-Richtung die Kontrollen der Fahrausweise, der Pässe und der britischen Einreisebewilligung sowie der Sicherheits-Check für Personen, Gepäck und Zollkontrolle. Dieses Vorgehen entspricht demjenigen an Flughäfen. In Paris Gare du Nord beträgt diese «Check-in-Zeit» für Eurostar-Züge 75 bis 90 Minuten, in Lille Europe 60 Minuten und in London St. Pancras 75 Minuten.

Somit ist der Einsatz von zwei Zugkompositionen denkbar. Bei einer Nachfrage von 600 bis 700 Passagieren pro Tag würde mit zwei 700-plätzigsten Zugverbindungen eine Auslastung von knapp 50 Prozent erreicht. Auslastungen von unter 80 Prozent lassen sich angesichts der hohen Trassenpreise durch Frankreich und den Kanaltunnel kaum wirtschaftlich betreiben, dies bei vollem Risiko des Betreibers. Ob eine dadurch bedingte Reduktion auf eine einzige Tagesverbindung vom Markt akzeptiert würde, ist bei den hohen Erwartungen an «Schweiz – London direkt» wenig wahrscheinlich.

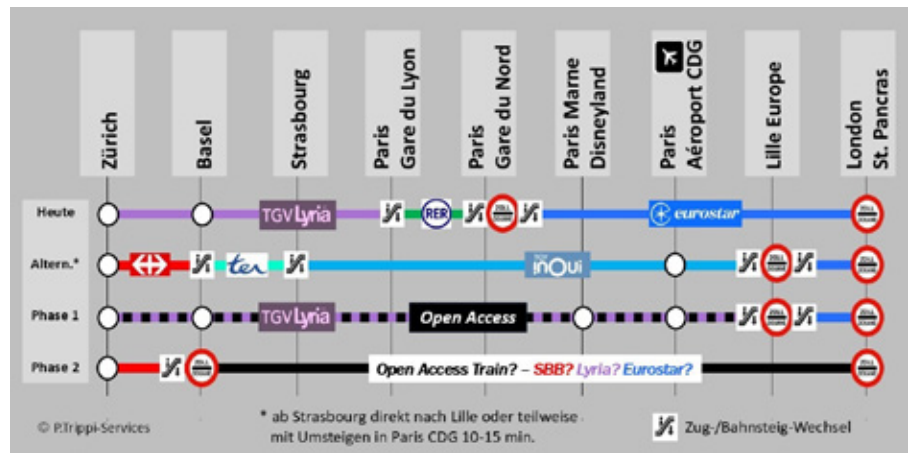
Das Rollmaterial

Nach Durchlaufen der Kontrollen befinden sich die Reisenden zollrechtlich im Vereinigten Königreich. Ein kommerzieller Unterwegshalt mit Zustieg könnte nur über den bestehenden Terminal in Lille Europe oder einen neuen noch zu erstellenden «britischen Terminal» unterwegs erfolgen. Somit würde die Nonstop-Fahrt zwischen Basel und London >>>



Eine der 30 «Frecciarossa 1000»-Kompositionen von Hitachi, die sich für den Verkehr Italien – Frankreich – London eignen würden.
Bild: zVg

Heute ist London nur mit
Bahnhofswechsel in Paris zu erreichen
und alternativ nur mit mehrmaligem
Umsteigen via Lille Europe.
Vorgeschlagen wird in Phase 1 eine
Direktverbindung ab der Schweiz nach
Lille Europe und in Phase 2 jene direkt
ab Basel nach London.
Darstellung: Peider Trippi



>>> in einem Direktzug durch den Tunnel mit mindestens sechs Stunden Fahrzeit (allenfalls sieben Stunden ab Zürich) die längste Tagesfahrt in Europa sein, bei der die Türen für die Reisenden geschlossen bleiben.

Daraus resultiert die Notwendigkeit spezieller Züge mit geschlossenem System, umfangreichen Gepäck- und Toilettenanlagen sowie Catering- und Reinigungsräumen. Bestehende Eurostar-Züge (zum Beispiel «Siemens e320») sind auf kürzere Fahrzeiten und andere Anforderungen ausgelegt.

Trenitalia hat kürzlich angekündigt, mit ihren «Frecciarossa 1000»-Kompositionen ab 2029 den Verkehr zwischen Paris und London aufzunehmen. Dieses Rollmaterial ist mit den Sicherheitssystemen ETCS sowie KVB und TVM 430 für alle französischen Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgerüstet und «kanaltunneltauglich» bis London.

Aktuell laufen Abklärungen für weitere Bestellungen von kanaltunneltauglichen Kompositionen durch verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sollten sich die SBB ernsthaft mit der Beschaffung von Zügen für den Verkehr durch den Kanaltunnel befassen, dann müssten sie sich wohl für ein «Derivat» an eine der laufenden Bestellungen anhängen für diesen langläufigen Verkehr.

Die Infrastruktur

In Basel SBB ist eine Infrastruktur für Check-in und Zoll und deren Personal bereitzustellen. Nebst dem Raum für Pass- und Sicherheitskontrollen sind Aufenthaltsmöglichkeiten für bis zu 600 wartende Passagiere gefragt: Kiosk, Zollfrei-Geschäfte, Catering, Kinderzone und Toiletten gehören dazu.

Zumindest ein 420 Meter langes Gleis mit Perron auf Einstiegshöhe ist nötig und aus Sicherheitsgründen einzuzäunen oder mit anderen Massnahmen zu schützen. Eine derartige Bahnsteigkante liesse sich in Basel SBB wahrscheinlich im noch bestehenden französischen Bahnhofsteil knapp realisieren.

Das Personal

Für den durchgehenden Betrieb werden mehrsprachige Crews (D/F/E), Catering- und Reinigungspersonal sowie Lokführer mit Streckenkenntnissen benötigt. Ein Personalwechsel auf halber Strecke ist unausweichlich. Auch Ruhebereiche für das Personal im Zug sind erforderlich.

Grenzkontrollen und Sicherheitschecks durch britische und französische Beamte müssten vor Ort erfolgen. Das bedingt ein

bilaterales Abkommen mit dem Vereinigten Königreich, wie es für den Flughafen Basel-Mulhouse besteht.

Rechtliches

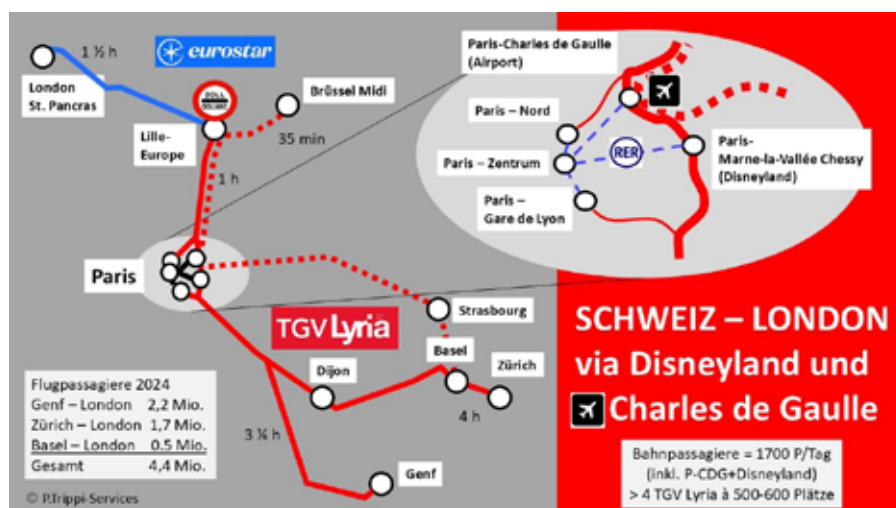
Die Schweiz ist Schengen-Mitglied, das Vereinigte Königreich nicht. Das macht zusätzliche Kontrollen und rechtliche Regelungen notwendig. Dazu gehören Aufenthaltszonen mit britischer Gerichtsbarkeit in Basel und umgekehrt die Durchführung französischer Zoll- und Passkontrollen für die Rückfahrt in London.

Die steuerliche Abwicklung von On-board-Verkäufen und die Zollfreigrenzen für Passagiere sind zusätzliche Herausforderungen.

Die neuen Wettbewerber

Neben Eurostar kündigten auch Trenitalia, Virgin Rail und Gemini neue Verbindungen durch den Tunnel an – primär zwischen Paris und London. Die Schweiz wird in den Strategieplänen dieser Unternehmen nicht berücksichtigt. Gründe dafür sind unter anderem die langen Umlaufzeiten und die geringe Wirtschaftlichkeit von peripheren Endpunkten wie Basel oder Genf.

Markus Fröhlich (Apex Rail) betont, dass aus der Sicht des Finanzberaters zusätzlich zu Eurostar nur ein weiterer Anbieter die Route London – Paris wirtschaftlich bedienen kann.



In einem ersten Schritt sind Direktzüge Schweiz – Lille Europe (– Brüssel Midi) angedacht, welche zudem den Grossraum Paris und Brüssel umsteigefrei verbinden würden.
Darstellung: Peider Trippi

Die Autoren

Kurt Metz, Politologe und Fachpublizist Mobilität
Peider Trippi, Unternehmensberater und Bahn-/Aviatik-Publizist
Kaspar P. Woker, Touristiker und Ex-Direktor Railtour Suisse

Fachliche Mitarbeit: Jürg D. Lüthard, Bahnjournalist,
Sylvain Meillasson, Fachjournalist und Rolf Metz, Rechtsanwalt

Inputs von: Andreas Bieniok, Stephan Frei, Markus Fröhlich,
Markus Liechti, Ernst Rota, Frank Schley, Hans-Peter Vetsch
und Jon Worth



Den ungekürzten
Artikel des Autoren-
Teams finden Sie über
den Scan dieses QR-
Codes.

Wirtschaftlichkeit und Machbarkeit

Die wirtschaftlichen Herausforderungen sind massiv:

- nur eine oder zwei tägliche Verbindungen möglich
- Auslastung unter 80 Prozent kaum wirtschaftlich
- hohe Trassen- und Tunnelpreise
- aufwendige Infrastruktur in Basel
- hoher Personalbedarf bei kurzer Betriebszeit
- starker Preisdruck durch Fluggesellschaften

Gleichzeitig ist die Nachfrage begrenzt und der Markt gespalten (Romandie und Deutschschweiz), was die Rentabilität zusätzlich mindert. Ein günstiger Zugticketpreis ist kaum möglich – aktuell kostet die Bahnfahrt durchschnittlich das Dreifache eines Flugs.

Fazit

Technisch ist mit grossem Aufwand nahezu alles zu realisieren. Politisch, wirtschaftlich und rechtlich sieht es ganz anders aus. Die Investitionen in Rollmaterial, Personal und Infrastruktur sind zu hoch, die Nachfrage

zu gering. Ein solches Angebot wäre wohl dauerhaft defizitär. Zudem ist der Markt für (zu) lange Bahnreisen am Tag zum Preis in der Grössenordnung des dreifachen Betrags eines Flugs mit Gepäck bescheiden. Die Autoren sind daher zum Schluss gelangt, dass eine direkte Bahnverbindung zwischen der Schweiz und London derzeit unrealistisch und chancenlos ist.

Die Alternative

Als Übergangslösung wird ein einfacher Anschluss ab Basel SBB an Eurostar-Züge in Lille Europe vorgeschlagen. Diese Alternative sieht vor, mit bestehendem TGV-Rollmaterial einen Zuglauf Basel – Lille Europe (– Brüssel Midi) einzuführen mit Anschluss an die Kapazität aufweisenden Eurostar-Züge aus Amsterdam und Brüssel (täglich 10 bis 12 Verbindungen).

In Lille Europe besteht die notwendige Infrastruktur und es stehen eingespielte Fachkräfte für die Kanaltunnel-Querung bereit. Eine solche Möglichkeit würde die vorhandene Infrastruktur nutzen, wäre einfacher umsetzbar und könnte allenfalls die Tür für eine spätere Direktverbindung offenhalten.

Überladenes Potpourri

Kurt Metz Bozen in Südtirol heisse die neuste Destination, welche die SBB ab Dezember 2026 via Innsbruck mit einem «Dreiländerzug» anfahren wollen, so die CH-Media-Titel am 2. Mai 2025. Im gleichen Beitrag wird von «neuen Zügen nach Livorno und Florenz» berichtet. Das ist allerdings Schnee von vorgestern: Während Cisalpino-Zeiten gab es diese Angebote, bis es zum Bruch zwischen FS/Trenitalia und den SBB kam.

Auf der Rheintal-Achse sollen deutlich mehr Züge über Basel hinaus verlängert werden. Balsam auf die Wunden derer, die einige Tage vorher die Meldung der DPA gelesen hatten: Die EC 7 und EC 9 aus Hamburg und Dortmund, die eigentlich bis nach Interlaken Ost und Chur weiterfahren sollten, enden aufgrund ihrer Verspätungsanfälligkeit am Schweizer Rheinknie.

Dann wird der saisonale Nachtzug nach Kopenhagen und Malmö für 2026 erwähnt. Dieser soll mit dem pannenanfälligen Rollmaterial von RDC gefahren werden, das heute nach Amsterdam verkehrt. Auch das nichts Neues: CityNightLine bediente früher Kopenhagen ab Basel.

Zum Direktzug nach London ist seitens SBB seit der Bilanzmedienkonferenz 2025 nichts mehr zu vernehmen. Die erste Version der nebenstehenden Studie vom 27. März wurde zwar von der NZZ, Travelnews und sozialen Medien aufgenommen. Viele der erhaltenen Inputs von Dritten flossen in die aktualisierte Version mit Stand vom 6. Mai 2025 ein. Inzwischen haben Verkehrsminister Albert Rösti und seine britische Amtskollegin Heidi Alexander in London ein «Memorandum of Understanding» – eine (unverbindliche) Absichtserklärung – unterzeichnet. Ob all dem London-Hype fallen bei den SBB die längst monierten Verbesserungen nach Strasbourg und Lyon offensichtlich aus den Traktanden. Sie würden den Schweizer Bahnreisenden rasch mehr bringen als kaum realistische internationale Bahnangebote.



Paris Gare du Nord: Eurostar-Komposition
hinter Gittern – eine Perspektive für Basel?
Bild: Ernst Rota



Entspannt unterwegs

Zurücklehnen und geniessen – mit diesen Services reisen Sie bequem von Tür zu Tür.

Reisegepäck

Reisen macht Spass, Koffer schleppen nicht. Mit unserem Gepäckservice reisen Sie bequem ohne Kofferschleppen im ÖV und holen Ihr Reisegepäck am Bahnhof oder Zielort Ihrer Wahl ab. Ab 12 Franken pro Gepäckstück.

bls.ch/gepaeck

Veloversand

Lassen Sie Ihr Velo direkt vor der Haustür abholen und an den gewünschten Zielort liefern. So sind Sie noch bequemer mit Ihrem Velo unterwegs. Ab 20 Franken pro Velo.

bls.ch/velo

Die «Spartageskarte Gemeinde» schwächelt

Immer mehr Gemeinden steigen aus dem Angebot aus: Hoher Aufwand, wenig Ertrag.

Gerhard Lob Die neue Formel der «Spartageskarte Gemeinde» war eine Zangengeburt (das InfoForum berichtete). Schliesslich einigten sich die öV-Branche sowie der Gemeinde- und Städteverband darauf, die Spartageskarten nach Klassen (1. und 2. Klasse), Vorlaufzeit der Buchung (günstiger vor dem 10. Tag) sowie dem Besitz eines Halbtax-Abos zu differenzieren. So kann der Preis einer Spartageskarte Gemeinde von 39 Franken (langfristig gebucht, 2. Klasse, mit Halbtax) bis 148 Franken (kurzfristig, 1. Klasse, ohne Halbtax) schwanken.

Früher verkauften die Gemeinden eine Tageskarte (2. Klasse) im Regelfall für einen Preis zwischen 30 und 45 Franken. Damals waren die günstigen Fahrausweise übertragbar und pro Gemeinde nur in einer gewissen Stückzahl vorhanden. Die neuen Tageskarten hingegen sind persönlich und müssen von den Gemeinden über einen nationalen Pool gelöst werden. Sie müssen im Übrigen weiterhin auf den Gemeindekanzleien abgeholt werden, wo sie physisch ausgedruckt werden. Damit will man den nicht-digitalaffinen Bevölkerungsteilen entgegenkommen. Doch versenden die Gemeinden nach dem Abholen und Bezahlen auch eine E-Mail mit dem persönlichen Ticket im Anhang.

Anfang 2024 trat das neue Konzept in Kraft. Doch die Attraktivität hat gelitten: Mittlerweile sind viele Gemeinden ausgestiegen. Das spiegelt sich bei den Verkaufszahlen. Laut Alliance SwissPass verkauften die Gemeinden im Jahr 2024 zwischen 2000 und 3000 Tageskarten pro Tag. Zuvor waren es mit der alten Formel 1,5 Millionen Tageskarten pro Jahr, also 4100 pro Tag gewesen.

Für diesen Trend gibt es mehrere Gründe. Der bürokratische Aufwand ist vielen Gemeinden zu hoch. Die Gemeinde Burgdorf BE bezifferte den Aufwand auf 15 Minuten pro Tageskarte, bei einem Verdienst von nur 3300 Franken pro Jahr. Wegen der vielen Fragen der Kundinnen und Kunden habe man «Reisezentrum spielen müssen», heisst es in Burgdorf, wo der Verkauf im März eingestellt wurde. Ähnlich tönt es in Locarno, wo die Gemeinde ebenfalls zu ei-

nem «Billettschalter» wurde, nachdem alle benachbarten Gemeinden ausgestiegen waren. Das Angebot wurde zwar beibehalten, doch auf in der Stadt angemeldete Einwohner beschränkt.

Kleinere Gemeinden sehen eher die Vorteile der neuen Formel. So hält die Gemeinde Oberthal im Emmental laut der «Berner Zeitung» an den Tageskarten fest. Denn die Bevölkerung schätze das Angebot und die Spartageskarten würden regelmässig nachgefragt. Auch eine Gemeinde wie Lavizzara TI bleibt dabei. Allerdings ist dort die Nachfrage sehr gering. Für diese Gemeinden ist es wichtig, dass sie nicht – wie früher – auf Kontingenten sitzen bleiben, die von der Gemeinde be-

zahlt werden müssen. Mit der neuen Formel kann das nicht passieren.

Tatsache ist indes, dass die Nachfrage nach den Tageskarten auch aus preislichen Gründen eher rückläufig ist. Die von den SBB angebotenen Sparbillette (mit Zugbindung) sind häufig sehr günstig zu haben und machen den Spartageskarten Gemeinde somit Konkurrenz. Zu bestimmten Zeiten des Jahres werden etwa von Coop oder Interdiscount auch günstige Tageskarten angeboten, die nicht an einen Tag gebunden sind (aber an einen Gültigkeitszeitraum) und auch ohne Halbtax erhältlich sind. Zudem bieten die SBB selbst Spartageskarten an, die teilweise schon für 29 Franken erhältlich sind.

Mit dem RailCoaster in den Europa-Park

Edwin Dutler Es ist zwar noch sehr früh am Morgen, doch seit einigen Wochen steht am Samstag und Sonntag kurz nach 6 Uhr jeweils ein Giruno auf Gleis 13 des Zürcher Hauptbahnhofs, zu dem auffallend viele junge Leute strömen. Die Zielanzeige «Europa-Park» weckt bei den Fahrgästen im mittleren Alter Jugendträume, bei den Jungen natürlich Erwartungen und grosse Vorfreude.

Um 6.34 Uhr startet der Zug als fahrplanmässiger IC in Richtung Basel. Wer zu Hause keine Zeit für ein ausgiebiges Frühstück hatte, kann sich auf der Fahrt im Speisewagen mit Speis und Trank verpflegen. Ab Basel ist der Giruno ausschliesslich für die Gäste des Europa-Parks reserviert und fährt ohne Zwischenhalt nach Ringsheim, wo er um 9 Uhr eintrifft. Hier warten bereits mehrere Autobusse auf die Reisenden, welche nach kurzer Fahrt beim Eingangstor zum Europa-Park aussteigen können. Da der Eintritt in den Europa-Park im SBB-Ticket inbegriffen ist, kann sofort eingeecheckt werden. Und die gewieften Europa-Park-Kenner wissen, dass zu diesem Zeitpunkt die Kolonnen bei einigen beliebten Bahnen noch kurz sind.

Aber auch ohne die von den älteren Jahrgängen nicht besonders bevorzug-



Mit dem IC bequem ins Vergnügen. Bild: Edwin Dutler

ten schnellen Berg- und Talbahnen lässt sich der Tag im Europa-Park sehr geniessen. Es findet sich für alle Altersgruppen etwas. So vergeht der Tag im Nu, insbesondere da auch zahlreiche Spezialitätenrestaurants aus der ganzen Welt zum leiblichen Wohl einladen. Um 18.45 Uhr warten vor dem Eingang die Shuttlebusse zum Rücktransport nach Ringsheim, mit Weiterfahrt im IC nach Basel und Zürich. Basel wird um 20.27 Uhr, Zürich an Samstagen um 21.26 Uhr erreicht. An Sonn- und Feiertagen hält der RailCoaster auch in Rheinfelden, Frick, Brugg, Baden und Dietikon. Da der Preis mit knapp über CHF 100 sehr günstig ist, steht einem Europa-Park-Erlebnistag eigentlich nichts im Weg. Das Angebot gilt an allen Wochenenden sowie an ausgewählten Feiertagen.

Reservationspflicht für Velos

Auf beliebten Linien hat PostAuto für die Sommermonate eine Reservationspflicht eingeführt. Zwei Franken kostet jede Reservation.

Gerhard Lob Von Mai bis Oktober müssen Veloplätzte bei PostAuto neu reserviert werden. Dies gilt für stark frequentierte touristische Linien im Berner Oberland sowie in Graubünden, der Zentralschweiz und im Wallis. Die Pflicht gilt für Postautos, die mit Heckträgern oder Anhängern ausgerüstet sind. Auf rund 150 Linien besteht diese Transportmöglichkeit mit insgesamt 50 Anhängern und 340 Heckträgern an Fahrzeugen. Die betroffenen Linien sind im Online-Fahrplan entsprechend gekennzeichnet. Wie PostAuto Anfang März mitteilte, kostet eine Reservation zwei Franken und gilt für den ganzen Reiseweg.

Nicht betroffen sind die übrigen Postautokurse – zum Beispiel in Agglomerationen, wo Velos im Fahrgastraum mitgenommen werden können. Auch die Postautolinien im Kanton Tessin sind vorläufig noch ausgenommen.

Der Grund für die Neuerung ist die hohe Nachfrage nach dem Velotransport, die immer wieder dazu führt, dass der Platz nicht ausreicht. Der Kampf um die Plätze führte auch regelmässig zu unerfreulichen Diskussionen. Transportierte PostAuto beispielsweise im Jahr 2014 in Graubünden rund 25 000 Velos, so waren es 2023 bereits über 50 000. Insgesamt hat PostAuto im Jahr 2023 auf den touristischen Linien



Nur wer vorab reserviert hat, darf sein Zweirad verladen.

Bild: PostAuto

in den Kantonen Graubünden, Wallis und Bern über 110 000 Velos befördert..

Im Wallis wurden über das System «Resabike» im Jahr 2024 rund 19 Prozent mehr Reservationen vorgenommen als im Vorjahr. Das dortige System war kostenlos. Aber es zeigte sich, dass viele Kunden mehrere Transportplätze buchten, um dann nur eine Fahrt zu nutzen. Damit wurden wertvolle Kapazitäten blockiert. PostAuto erhofft sich von der moderaten Gebühr eine gewisse Verbindlichkeit.

Auf Seiten der Velolobbies kommt die Reservationspflicht nicht nur gut an. Das ist verständlich, denn damit wird die spontane Nutzung dieser Transportmöglichkeit eingeschränkt. Immerhin: Über die SBB-App oder die Postauto-Website kann ein Reservationswunsch bis unmittelbar vor Abfahrt des Postautos eingegeben werden; dadurch lässt sich feststellen, ob noch Platz vorhanden ist. Gleichzeitig könnten Reservationen bis 30 Minuten vor Abfahrt kostenlos storniert werden.

SOB führt Test mit Folgeprojekt fort

Die flexiblen Velo- und Gepäckabteile werden neu mit einer Video-Objekterkennung zusammengeführt.

Gerhard Lob Die Mitnahme von Velos und der Transport von Gepäck stellen ein grosses Kundenbedürfnis dar. Doch oft steht die Nachfrage im Konflikt mit dem Sitzplatzangebot. Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) hat im Rahmen eines Pilotprojektes während einem Jahr ein flexibles Sitzabteil getestet, das sich mit wenigen Handgriffen zur Stellfläche für Velos, Kinderwagen und Gepäck umwandeln lässt (das InfoForum berichtete). Das Projekt ist laut SOB auf breite Zustimmung gestossen und soll fortgeführt werden.

Die SOB ist überzeugt vom Potenzial, welches das Projekt bietet, und will so bald wie möglich mit einem erweiterten Folgeprojekt starten: «Kern wird das Zusammenspiel der flexiblen Abteile mit Systemen wie der Video-Objekterkennung zur verbesserten Kundeninformation und Kundenlenkung sein», so Projektleiterin Sandra Dietsche. «Dank der Video-Objekterkennung lassen sich mit Hilfe von Echtzeit- oder Prognosedaten die flexiblen Sitze rascher umrüsten, gleichzeitig können die Kundinnen und Kunden besser in-

formiert und gelenkt werden», wird sie in einer Medienmitteilung weiter zitiert.

Die bisher aus der Videoanalyse gewonnenen Daten zeigen demnach, dass eine Flexibilisierung zwingend notwendig ist, um künftig mit dem schwankenden Gepäck- und Velovolumen umgehen zu können und dieses so weit möglich einplanen zu können. Die Kombination der Erkenntnisse aus den Videoanalysen mit Wetter- und Feriendaten lassen Muster erkennen, die langfristig bei der Planung des Angebots hilfreich sind.

Der Weg ist das Ziel. Grand Train Tour of Switzerland.

Entdecken Sie die Etappe entlang
des Bodensees!



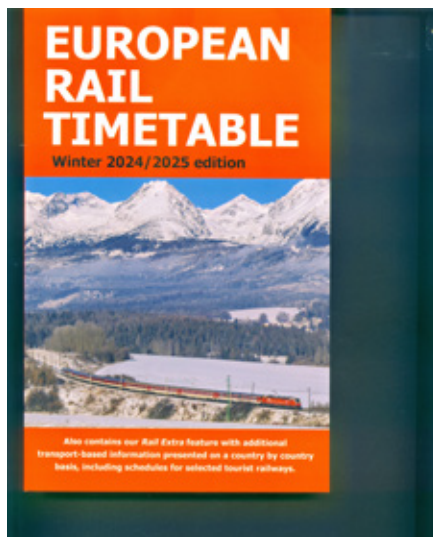
Geheimtipp
Nach Lust und Laune
ein- und aussteigen – alle
30 Minuten weiterfahren!
sbb.ch

Stürme der Digitalisierung überlebt

Mit dem «European Rail Timetable» existiert noch ein gedrucktes Kursbuch mit allen wichtigen Eisenbahnverbindungen Europas.

Gerhard Lob Durch die Digitalisierung in Einklang mit Online-Fahrplänen hat das Kursbuch stark an Bedeutung verloren. Ein Land nach dem anderen stellte die Produktion gedruckter Kursbücher ein – die Schweiz war eines der letzten. Bis 2016/17 erschien das «Offizielle Kursbuch» als gedruckte Ausgabe in zwei Bänden. Von 2018 bis 2023 gaben die Fahrgastvereine VCS, IGöV und Pro Bahn Schweiz den bisherigen ersten Band (Bahnen, Seilbahnen, Schiffe) dann auf eigene Initiative heraus, nicht jedoch das Bus-Kursbuch. Auch die weltweit bekannte SBB-Verkaufsstelle für ausländische Kursbücher gab ihre Aktivitäten auf. Eine Ausnahme bilden bis heute die Niederlande und ganz wenige osteuropäische Länder, die noch gedruckte Kursbücher kennen.

Überlebt hat indes das gedruckte Kursbuch European Rail Timetable (gelegentlich bekannt als «rail bible» – Eisenbahnbibel), das alle wichtigen nationalen und internationalen Eisenbahnverbindungen innerhalb von Europa darstellt. Ursprünglich als «Cook's Continental Time Tables» bezeichnet, wurde er erstmals 1873 von Thomas Cook and Son veröffentlicht. Nach der Übernahme durch die Thomas Cook Group wurde der Fahrplan durchgehend (mit Ausnahme der Jahre 1938–1946 wegen des Zweiten Weltkriegs) bis August 2013 vertrieben, danach aber mitsamt allen an-



Für Freunde gedruckter Fahrpläne.

Bild: zVg

deren Druckpublikation der Thomas Cook Group abgesetzt. Seit März 2014 wird der Fahrplan von einer privaten «European Rail Timetable Ltd» publiziert.

Die globale Entwicklung hat laut Redaktor Egon Minikus dazu geführt, «dass für Freunde des gedruckten Fahrplans der European Rail Timetable an Wert gewonnen hat». Für Reiseplanungen und auf der Reise selbst (etwa bei Anschlussbrüchen) leiste der gedruckte Fahrplan nach wie vor enorme Hilfe.

In den letzten Jahren erschien der European Rail Timetable jeweils vier Mal im

Jahr, seit diesem Jahr wird die gedruckte Ausgabe nur noch zwei Mal publiziert: eine Winterausgabe (Dezember 2024 bis Juni 2025) und eine Sommerausgabe (Juli bis Dezember 2025). Die digitale Ausgabe erscheint noch vier Mal pro Jahr. Die Übersee-Ausgabe erscheint nur noch digital.

Erstes Kursbuch im Jahr 1892

Der European Rail Timetable ist im Buchhandel nicht zu finden. Das Buch kann in der Schweiz bei railmapshop@gmail.com (Egon Minikus, Speicherstrasse 65, 9043 Trogen) und bei verkauf@minirex.ch (Minirex-Verlag, Maihofstr. 65, 6002 Luzern) bestellt werden (Preis: 40 Franken plus Porto). Die Redakteure des European Rail Timetable publizieren auch die Rail Map of Europe, eine sehr gut recherchierte Eisenbahnkarte (19.80 Franken plus Porto; lieferbar von Railmapshop und Minirex).

Übrigens: Das erste gedruckte «Postkursbuch der Schweiz» ist im Sommer 1892 erschienen, in braunes Leder eingebunden und mit Schnörkeln versehen. Herausgeberin war die schweizerische Oberpostdirektion. Das erste gemeinsame «Offizielle Schweizerische Kursbuch» der Post und der SBB erschien am 1. Oktober 1905. Es enthielt die Fahrpläne sämtlicher Schweizer Eisenbahnen, Dampfboote und Personenposten (Pferde-Postkutschen) sowie der «Postbotenkurse» (Briefträger).

Das grosse Dilemma der kleinen Bahn

Die Zukunft der Regionalbahn «Le Régional des Brenets» ist ungewiss.

Blaise Nussbaum/Kaspar P. Woker Die Bahnstrecke Le Locle – Les Brenets, kurz «Le Régional des Brenets», beginnt und endet zu weit oben. In Le Locle 20 Meter über dem Zentrum, dafür direkt im SBB-Bahnhof, und in Les Brenets am obersten Dorfrand und 120 Meter oberhalb des Ziels der meisten Touristen, des Anlegers der Schiffe auf dem Lac des Brenets. Nur 4,2 Kilometer lang, schafft die Bahn in sieben Minuten die Verbindung für Schülerinnen, Pendler, Touristen zwischen den Orten. Über die

6 Kilometer lange und meist verstopfte Strasse benötigt ein Bus mehr als doppelt so viel Zeit. Ein Viertel der Bahnstrecke verläuft im Tunnel, fast eine U-Bahn, betrieben mit zwei 75-jährigen Triebwagen, die dringend ersetzt werden müssten.

Über die Zukunft dieser Bahn scheiden sich die Geister. Regierungsbeschlüsse zur Aufhebung und Petitionen zum Erhalt jagen sich alle paar Jahre. Bis 2032 soll die Bahn weiter rollen. Doch dann? Erhalt mit neuem Niederflur-Rollmaterial – günstig?

Umbau auf Normalspur und Anschluss an die SBB-Strecke nach La Chaux-de-Fonds – teuer? Nutzen der Trassen für eine automatische Metro, kein Bau einer Strassenkreuzung notwendig – relativ einfach möglich? Lösung mit einem Bahn-Bus, der schienengeführt das Bahntrasse nutzt und beidseits die Ortszentren erschliessen könnte – optimal? Die Association du Régional des Brenets kämpft weiter für einen optimalen öV am Rande des Kantons Neuchâtel und der Schweiz.

Gepäckzuschlag in ausländischen Zügen

Für zu viel Gepäck muss zusehends nach dem Modell von Billig-Fluggesellschaften eine Extra-Gebühr bezahlt werden.

Gerhard Lob Im September 2024 verschärften die französischen Bahnen SNCF ihre Regeln für das Reisegepäck. In den TGV-Inoui-Zügen innerhalb von Frankreich dürfen Reisende höchstens noch zwei Gepäckstücke mit den Maximal-Massen 70 x 90 x 50 Zentimeter und ein kleines Handgepäck mitführen. Wer mehr Gepäck dabei hat, zahlt einen Zuschlag von 50 bis 150 Euro, wie der K-Tipp berichtete. In den günstigeren TGV-Ouigo-Zügen innerhalb von Frankreich ist sogar nur ein einziges grosses Gepäckstück gratis.

Anders ist es bei TGV-Lyria-Zügen, die ab Basel, Genf, Lausanne und Zürich nach Frankreich fahren. Dort gibt es bei Mehrgepäck keinen Zuschlag. Die einzelnen Gepäckstücke dürfen allerdings nicht grösser als 90 x 130 Zentimeter sein. Ebenfalls keine Auflagen sind in TGV-Zügen zwischen

Frankreich und Italien zu beachten. Beim Eurostar nach und von London gibt es hingegen Einschränkungen: Erlaubt sind zwei grosse Gepäckstücke (Länge maximal 85 Zentimeter) und ein kleines. Für zusätzliches Gepäck müssen 40 Euro pro Stück berappt werden. Bei den italienischen Frecciarossa-Zügen sind zwei Gepäckstücke mit einer Länge, Breite und Tiefe von insgesamt 161 Zentimeter zugelassen. Zusätzliche Koffer sind nicht erlaubt.

Komfort oder Gängelei?

Zur Entwicklung in Frankreich erklärte ein SNCF-Sprecher, es gehe der Bahn nicht um zusätzliche Einnahmen, sondern um den Komfort der Reisenden: Allzu oft versperrten Koffer den Mittelgang oder fielen gar aus den Ablagen herunter. Die neuen Normen lägen zudem weit über den in Flug-

zeugen geltenden Limiten. Der französische Konsumentenverband «Que Choisir» sieht das anders und unterstellt der SNCF, die Bahn verfolge eine ähnliche Strategie wie die Billig-Fluggesellschaften. In einem ersten Schritt habe sie mit dem «TGV Ouigo» ausdrücklich «Lowcost-Züge» geschaffen. Nun werde jede Zusatzdienstleistung extra verrechnet.

In sozialen Medien wird diskutiert, ob Zugreisenden bevorsteht, was beim Fliegen bereits Alltag ist – nämlich eine verwirrende Vielfalt von zugelassenen Gepäckgrössen und -varianten.

Der französische TV-Sender TF1 stellte jüngst beim Vergleich von zehn Airlines fest, dass sie entgegen dem Harmonisierungswunsch des EU-Parlaments allesamt unterschiedliche Kabinengepäck-Limiten haben.



SICHER UND LEISTUNGSSTARK.

VVST Haftpflichtversicherung
nach Mass für den öffentlichen Verkehr

VVST
VERSICHERUNGEN
ASSURANCES

VVST, Elisabethenanlage 25, Postfach, 4002 Basel
info@vvst.ch, www.vvst.ch

Nachrichten 1

Holz statt Metall

Ab Ende 2025 ersetzen die SBB schrittweise die Bänke an den Bahnhöfen. Die Firma Velopa AG hat den Zuschlag für die Produktion der neuen Sitzgelegenheiten erhalten. Diese bieten laut SBB mehr Komfort und entsprechen besser den Bedürfnissen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Zudem wird eine platzsparende Stehbank eingeführt. Besonders positiv an den neuen Bänken: Die Sitzflächen sind aus Holz, was sich wärmer anfühlt als solche aus Stahl. Die Stahlbänke sind effektiv im Winter zu kalt und im Sommer häufig glühend heiss. Ein genauer Zeitplan zum Ersatz der bisherigen Wartebänke liegt noch nicht vor. (gl)

«Swiss Train Challenge»

Christoph Brändle, ehemaliger Softwareentwickler aus Buchs AG, hat gemeinsam mit Kollegen am 15. März 2025 einen neuen Rekord bei der «Swiss Train Challenge» aufgestellt. Das Team hat schneller als je zuvor die 26 Kantone der Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr bereist und dort (zumindest kurz) einen Fuss auf den Boden gesetzt. Die gesamte Reisezeit betrug 16 Stunden und 39 Minuten. Mehr als 1000 Kilometer wurden zurückgelegt, 21 Mal hiess es umsteigen. Ein genauer Plan der Reise findet sich unter folgender Internetadresse: modellbahn.mahrer.net > Swiss Train Challenge. (gl)

Sparen bei Auslandstickets

Seit letztem Jahr können SBB-Kunden über die App «SBB Mobile» Billette für Auslandsreisen lösen. Möglich ist dies auch auf den Apps oder Internetportalen der ausländischen Bahnen wie DB, ÖBB, SNCF oder Trenitalia sowie auf Buchungsplattformen wie Simpletrain, Omio und Trainline. Der K-Tipp hat einen Vergleich der Preise durchgeführt. Die Stichprobe umfasste Auslandsreisen jeweils ab Zürich zu 30 europäischen Destinationen. Dabei wurden jeweils die schnellsten Tagesverbindungen für einen Erwachsenen (2. Klasse, ohne Halbtax-Abo) verglichen. Das Resultat: Am günstigsten fahren Bahnkunden in der Regel, wenn sie das Billett auf der Internetseite der Bahn ihrer Zieldestination kaufen. Eine weitere Erkenntnis: Der Tarifiedschungel ist fast undurchschaubar geworden. (gl)



Personenunfälle

Ab 4. Juni 2025 haben die SBB die Kundeninformation bei Unfällen mit Menschen im Gleisbereich angepasst. Als Störungsgrund wird auf allen Kanälen der Begriff «Personenunfall» verwendet. Hauptziel ist, die Reisenden transparent über Betriebsstörungen zu informieren. Der im Sommer 2024 eingeführte Ereignisgrund «Fremdereignis» habe sich nicht bewährt, teilten die SBB mit. Häufig, aber nicht immer, bedeutet der Begriff «Personenunfall» einen Schienensuizid. Bei einigen Fachleuten aus Psychologie und Suizidprävention stiess die Rückkehr zur Terminologie «Personenunfall» auf Unverständnis. Andere verteidigten diesen Entscheid, weil er helfe, das Thema Suizid zu entstigmatisieren. (gl)

Westschweiz sauer

Auch im Sommer 2025 führt RFI (Rete Ferroviaria Italiana) auf der Simplon-Achse zwischen Domodossola und Mailand umfangreiche Modernisierungsarbeiten durch. Das führt zu einer kompletten Streckensperrung vom 8. Juni bis am 27. Juli und vom 30. August bis am 13. September 2025. Die EC-Züge können in dieser Zeit nicht verkehren. Als Bahnersatz gibt es Busse. Reisende nach Mailand müssen mit einer zusätzlichen Fahrzeit von mindestens einer Stunde rechnen. Bei den Westschweizer Kantonen sorgt das für rote Köpfe. Es wird gefordert, die EC-Züge über Omegna (am Lago d'Orta) direkt nach Mailand zu führen. In Bern soll es demnächst ein Gespräch mit Vertretern von Trenitalia geben. (gl)

Fahrgastrechte

Die Europäischen Fahrgastrechte sehen vor, dass bei 60 Minuten Verspätung eine Entschädigung von 25 Prozent des Billettpreises gewährt wird, ab 120 Minuten Verspätung 50 Prozent. Allerdings wird die Entschädigung nicht immer gewährt, wie die Deutsche Bahn ihren Kunden erklärt. Es gibt Haftungsausschlussgründe. Dazu gehören extreme Witterungsbedingungen, Verschulden von Fahrgästen oder das Verhalten von Dritten. Suizide, die zu einem Einsatz von Notärzten auf der Strecke führen und einen Fahrtunterbruch zur Folge haben, fallen auch unter diese Gründe. 2024 zahlte die Deutsche Bahn Reisenden fast 200 Millionen Euro Entschädigungen für verspätete und ausgefallene Züge. (gl)

Bilanz zu Bodycams

Um die Sicherheit der Kundinnen und Kunden und Mitarbeitenden zu erhöhen, führte die Transportpolizei im September 2024 Bodycams für ihre Polizistinnen und Polizisten ein. Jede Patrouille wurde mit mindestens einer Kamera ausgestattet. Die SBB ziehen nach einem halben Jahr eine positive Zwischenbilanz: Seit der Einführung der Bodycams ist die Häufigkeit von Tötlichkeiten gegenüber Polizistinnen und Polizisten im Vergleich zur Vorjahresperiode um 25 Prozent zurückgegangen. Die Bodycams hätten sich als sinnvolles Einsatzmittel zur Deeskalation von Konflikten und zur Beweissicherung bewährt. (pd)

Auf der Dauerbaustelle

In Deutschland dürfte sich die Krise der Bahn auch unter der neuen Regierung noch viele Jahre hinziehen.

Gerhard Lob Pünktlich zum Osterwochenende war es so weit: Von Karfreitag bis am 27. April gab es auf der Rheintalbahn eine 10-tägige Totalsperrung. Im Fernverkehr wurde zwischen Baden-Baden und Freiburg im Breisgau ein Busersatzverkehr eingerichtet. In einigen Fällen war auch schon ab Karlsruhe ein Umsteigen vom ICE auf den Ersatzverkehr in Richtung Basel nötig. Die Reisezeiten verlängerten sich erheblich und das mehrfache Umsteigen machte das Reisen deutlich anstrengender.

Auch wenn der Ersatzverkehr offenbar wesentlich besser funktionierte als bei früheren Gelegenheiten, ist diese Situation symptomatisch für die Deutsche Bahn: Unpünktliche Züge, marodes Schienennetz, komplizierte Ersatzverkehre mit der Notwendigkeit zum Umsteigen. 2024 waren mehr als ein Drittel aller Fernzüge unpünktlich. Die bundeseigene Bahn konnte mit Milliardeninvestitionen offenbar den weiteren Verfall des Netzes stoppen. Doch die Zuverlässigkeit dürfte sich nicht so schnell verbessern.

Eine Trendwende ist nicht in Sicht, auch nicht unter der neuen Regierung: «Für die Bahnkunden bedeutet das ganz offen gesprochen, dass sie auch in den kommenden Jahren noch mit vielen Baustellen



Viel Geduld nötig: Reisende bei der Einfahrt eines ICE in Berlin Hbf. Bild: Deutsche Bahn

rechnen müssen. Und Baustellen bedeuten Einschnitte bei der Pünktlichkeit», erklärte Ulrich Lange (CSU), Vizepräsident der Unions-Fraktion gegenüber der Deutschen Presseagentur (dpa). Ins gleiche Rohr stieß die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, Isabel Cademartori: «Es wird noch Zeit in Anspruch nehmen, bis die Bahn deutlich zuverlässiger und mit mehr Kapazitäten auf der Schiene unterwegs sein wird: Etwas anderes zu behaupten, wäre Augenwischerei.»

Noch unter der alten Bundesregierung hat die Bahn die sogenannte Generalsanierung eingeleitet. Bis Anfang der 2030er-Jahre sollen dabei mehr als 40 wichtige Schienenkorridore umfassend modernisiert werden. Gestartet wurde im

vergangenen Jahr auf der Riedbahn (zwischen Frankfurt und Mannheim), die dafür rund fünf Monate gesperrt worden war. In diesem Jahr wird ab August bis Ende April 2026 die Strecke zwischen Hamburg und Berlin über Büchen saniert. Während dieser Zeit werden zahlreiche Arbeiten an Gleisen, Weichen und Oberleitungen gebündelt. Es werden zudem die Leit- und Sicherungstechnik erneuert und die Bahnhöfe auf der Strecke modernisiert. Die Folge: Das Angebot zwischen Berlin und Hamburg wird halbiert, die Fahrzeit verlängert sich um 45 Minuten.

Im neuen Koalitionsvertrag hat die Regierung einen Eisenbahninfrastrukturfonds angekündigt, der eine langfristige Finanzierung von Sanierungs- und Neubauprojekten ermöglichen soll, die nicht von jedem einzelnen Haushaltjahr abhängig sind. Gespeist werden soll dieser Fonds aus Einnahmen, die durch Trassenpreise erzielt werden, sowie Mitteln aus dem Sondervermögen für die Infrastruktur.

Die Deutsche Bahn hat auf ihrer Webseite eine Übersicht über die aktuellen und künftigen Baustellen im Fern- und Nahverkehr aufgeschaltet (www.bahn.de/service/fahrplaene/bauarbeiten). Die Liste ist – gelinde gesagt – eindrücklich lang.



Historic

Mit SBB Historic die Bahngeschichte der Schweiz erhalten
Jetzt Gönner:in werden und von exklusiven Vorteilen profitieren!



Abschied von den alten Stellwerken

Zugsicherung: Norwegens Staatsbahn setzt voll auf Digitalisierung. In der Schweiz wird das Netz nur punktuell mit ETCS Level 2 ausgestattet.

Gerhard Lob Wer eine Reise mit der Bahn antritt, will sicher unterwegs sein. Die Weichen sollten richtig gestellt und das Überfahren roter Signale ausgeschlossen sein. Um die Sicherheit im Zugverkehr sicherzustellen, ist eine ausgefeilte Logistik nötig. Doch traditionellerweise hat jedes Land seine eigene Leit- und Sicherungstechnik. In Europa soll das überwunden werden. Und deshalb wird seit über zwanzig Jahren versucht, die betriebs- und signaltechnische Kleinstaaterei durch eine einheitliche, interoperable Technik zu ersetzen. Das Zauberwort lautet «ERTMS»: European Rail Traffic Management System.

Zentraler Teil des ERTMS ist die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik mit dem European Train Control System (ETCS). Die Lokführer erhalten beim Level 2 sämtliche Anweisungen nicht mehr über Signale entlang des Bahndamms, sondern digital über ihren Monitor im Führerstand.

Container statt Stellwerk

Dieser Digitalisierungsprozess ist in vollem Gang, vor allem in Norwegen, das als bisher einziges europäisches Land beschlossen hat, sein ganzes, 4200 Kilometer umfassendes Streckennetz (häufig einspurig) und 375 Bahnhöfe auf ETCS Level 2 umzurüsten. Der Auftrag über zwei Milliarden Euro ging bereits 2018 an Siemens Mobility. Der Aufwand ist enorm: Zum Streckennetz gehören rund 700 Tunnel und 2600 Brücken. Installiert werden unter anderem 6000 Weichenantriebe und 14 000 Balisen. 335 bisherige Stellwerke werden verschwinden und von einem einzigen zentralen Stellwerk abgelöst.

Ende Februar konnten wir bei einer Medienreise einen Einblick in die Situation in Norwegen erhalten. Die Fahrt führte nach Jaren auf der Gjøvik-Linie nördlich von Oslo. Es ist die erste Strecke, die vollständig auf rechnergestützte Leit- und Sicherungstechnik umgebaut wird. Fertig ist etwa die Hälfte. Im Bahnhof Jaren zeigten sich Vergangenheit und Zukunft in unmittelbarer Nähe. In der Station ist noch der bis vor kurzem genutzte Schaltraum zu sehen. Die Fenster sind mit Gardinen geschmückt –



Museal und ausser Betrieb: Stellpult im Bahnhof Jaren.

Bilder: Gerhard Lob

sehr museal mutet dies an. Die Arbeit wird nun vollelektronisch in einem Container erledigt, der sich auf einem Perron befindet. Bis 2034 soll die gesamte Digitalisierung abgeschlossen sein, welche eine höhere Verlässlichkeit und Pünktlichkeit der Züge sowie eine dichtere Zugfolge garantieren soll. Nahe Oslo hat «Bane NOR» ein Testlabor eingerichtet. Dort werden Schulungen an einer 50 Meter langen Weiche mitsamt Mini-Bahnübergang durchgeführt.

Und in der Schweiz? Während die mit Aussensignalen betriebenen konventionellen Strecken mit ETCS Level 1 Limited Supervision ausgerüstet sind, steht laut

dem Bundesamt für Verkehr (BAV) auf zehn Streckenabschnitten die Führerstandssignalisierung ETCS Level 2 im Einsatz (auf der Linie Bern – Olten, den Basistunneln durch Lötschberg, Gotthard und Ceneri sowie Streckenabschnitten zwischen Lausanne und Siders). Zuständig für die Implementierung sind die jeweiligen Infrastrukturbetreiberinnen. Die SBB werden bis 2026 drei weitere Streckenabschnitte auf ETCS Level 2 umrüsten: Lugano – Cappelago, Bellinzona – Castione (zum neuen SBB-Industriewerk) und Lausanne – Villeneuve (Verlängerung nach Bex). Die Digitalisierungsstrategie Norwegens ist laut SBB-Chef Vincent Ducrot kaum auf die Schweiz übertragbar, da das Schweizer Netz wesentlich stärker belastet sei und dichtere Zugfolgen kenne. Mit Digitalisierung allein liesse sich eine noch höhere Zugdichte nicht erreichen, so Ducrot in der NZZ: «Es ist klar: Bauliche Erweiterungen des Schienennetzes bleiben notwendig.»



Kreuzungsweiche:
Testcenter am Campus Nyland.

Nachrichten 2

Ausgeschüttelt?

Die SBB wollen gemeinsam mit dem Hersteller Alstom den Fahrkomfort und die Laufruhe des Fernverkehrs-Doppelstockzugs (FV-Dosto) verbessern. Dies ist auch nötig, denn der FV-Dosto ist als «Schüttelzug» bekannt, insbesondere im Oberdeck. Vorerst wird ein Zug in Velim (Tschechien) mit umgebauten Drehgestellen ohne Wankkompensation ausgerüstet und getestet. Im Sommer 2025 folgen weitere Testfahrten in der Schweiz. Im Herbst 2025 wollen die SBB über einen möglichen Umbau der gesamten Flotte entscheiden. (pd/gl)

Pro Gottardo zufrieden

Am 6. Mai 2025 hat der Nationalrat die Motion «Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050 auf nationaler und internationaler Ebene» von Nationalrätin Brenda Tuosto an die zuständige Kommission überwiesen. Gemäss dieser Motion soll die Planung der

Bahnausbauten beim internationalen Verkehr beginnen und dank Ausbauten ein echtes Potenzial aufweisen. Wer künftig umweltfreundlich, schnell und zuverlässig in der Schweiz und nach Europa reisen wolle, brauche jetzt ein starkes Angebotskonzept 2050. Der Verein Pro Gottardo zeigte sich hocherfreut über die Annahme der Motion und sieht darin auch einen Hoffnungsschimmer für die Vollendung des Neat-Korridors zwischen Biasca und Chiasso. (gl)

Aus für die Rola

RAlpin wird die «Rollende Landstrasse» (Rola), das heisst den Bahnverlad von ganzen Lastwagen für die Fahrt durch die Alpen (Freiburg – Novara), trotz finanzieller Abgeltungen des Bundes früher einstellen als geplant, nämlich per Ende 2025 statt wie vorgesehen Ende 2028. Damit werden wohl viele von rund 80 000 Camions pro Jahr im alpenquerenden Verkehr auf die Strasse rückverlagert, wenn es nicht gelingt, über

den «unbegleiteten kombinierten Verkehr» (UKV) eine Lösung zu finden. Aufhorchen lässt die Argumentation von RAlpin in ihrer Medienmitteilung vom 5. Mai: «Grund für die zunehmenden Zugausfälle auf der Rola ist insbesondere die anhaltend hohe Störungsanfälligkeit der Schieneninfrastruktur in Deutschland.» (pd/gl)

Jubiläum auf der Rigi

Vom 5. bis 8. Juni 2025 feiert mit der Arth-Rigi-Bahn (ARB) die erste Eisenbahnstrecke im Kanton Schwyz ihr 150-jähriges Bestehen. Am Jubiläumssonntag besteht laut Veranstalter die einmalige Möglichkeit, historische Fahrzeuge auf Schiene und in der Luft gleichzeitig auf der Rigi zu erleben. Rund 20 historische Flugzeuge verschiedener Couleur werden am Pfingstsonntag Rigi Kulm auf Augenhöhe der Zuschauerinnen und Zuschauer umfliegen und dabei die weltweit einzigartige historische Flotte der Rigi-Bahnen grüssen. (pd)

Prestige Continental Express

Reiseerlebnis
inkl.
4-Gänge-Menü

ab CHF **279.-***
(2. Klasse, Halbtax)



www.trenogottardo.ch/prestige

SOB

TRENO GOTTARDO

* Preis für eine einfache Fahrt im Prestige Continental Express von Zürich nach Bellinzona sowie die Rückfahrt mit dem Treno Gottardo (oder umgekehrt), 2. Klasse, Halbtax. Erhältlich nur auf www.trenogottardo.ch. Buchbar für den 01.11.2025 und 02.11.2025

Eine Kooperation von

SOB SÜDOSTBAHN

SBB CFF FFS

Dalla stazione alla pensilina

Le vecchie stazioni rappresentano di regola un riparo migliore rispetto alle nuove pensiline. Il caso della Centovallina.

Charly Guscetti Entrando all'interno di una grande stazione si è automaticamente meravigliati dal fatto di trovarsi in uno spazio interamente coperto e protetto dalle intemperie. Questo ci permette di muoverci liberamente, rispettivamente di salire e scendere dai treni senza doverci preoccupare della situazione atmosferica.

Accedendo a stazioni più piccole, più scendiamo con l'importanza dal punto di vista del movimento giraliero dei viaggiatori e più vediamo che l'edificio di accoglienza dei passeggeri viene ridotto, e alla fine quale unica infrastruttura di solito resta una pensilina (o tettoia) sui marciapiedi.

Per chi viaggia, rimane comunque importante la funzione della pensilina, perché pur nella sua piccolezza dovrebbe garantire i seguenti servizi:

- proteggere dalla pioggia, dal sole e da altri agenti atmosferici i viaggiatori in sosta o in transito;
- garantire l'accesso ai mezzi di trasporto senza bagnarsi;
- garantire la possibilità di acquistare i biglietti;
- fornire informazioni sulla situazione del traffico grazie a sistemi d'informazione integrati.

Se ci soffermiamo sulle due funzioni logistiche principali, vediamo che le soluzioni

attualmente realizzate a livello svizzero, sia per il traffico ferroviario che per quello dei bus non dimostrano che ci sia una standardizzazione che risolva in modo uniforme i problemi. La pensilina viene vista come una piccola costruzione fine a se stessa, per la quale diventano più importanti gli aspetti architettonici ed estetici rispetto a quelli pratici.

Viene ad esempio sempre più adottato il tetto in vetro per la pensilina, ma questo risulta essere insostenibile per le zone a sud con temperature estive molto alte perché si comporta come una serra aumentando la sensazione di calore, invece di portare un certo refrigerio sotto la forma di ombra! Chiaramente la posizione delle pensiline è determinata in generale dalla direzione della linea ferroviaria o della strada, per questo non in tutti i casi sarà in grado di fornire una sufficiente protezione contro la pioggia e il vento senza disporre di una chiusura su tre lati!

Risulta quindi evidente che solo in pochi casi la pensilina riesce a dare quella protezione ottimale che ci si aspetterebbe, senza parlare della possibilità di accedere ai mezzi di trasporto senza bagnarsi, garantita al massimo nelle fermate principali o di fine corsa!

Un esempio recente sono le soluzioni di compromesso definite dalle FART per te-

nere in considerazione le osservazioni della petizione «per altri cento anni di Centovallina al servizio pubblico» nell'ambito dei lavori di adeguamento delle stazioni ai nuovi treni e alle direttive della legge sui Disabili (LDis).

Le tre varianti adottate sono le seguenti:

- le piccole stazioni nell'alta Valle non verranno completate con pensiline, ma il viaggiatore troverà sale d'attesa nelle stazioni;
- laddove verranno installate pensiline ridotte, tipo fermata dei bus, esse saranno con coperture di vetro sia sul tetto, che sui lati;
- le stazioni più importanti, come ad esempio Intragna, verranno completate con una pensilina più lunga a copertura del binario adiacente alla stazione.

Trattandosi di soluzioni di compromesso non vogliamo confrontarle con le nostre osservazioni sulle pensiline, che comunque vengono confermate. È interessante rilevare che per le zone limitrofe, come ad esempio le valli da noi, una piccola costruzione (le vecchie stazioni) rappresentano di regola un riparo migliore rispetto alla pensilina soprattutto pensando alle condizioni atmosferiche invernali.



Tetto in vetro: La fermata FART di Solduno San Martino.

Foto: Gerhard Lob

Fragwürdige Haltestellen

In seinem Beitrag für die Tessiner Sektion von Pro Bahn geht Charly Guscetti der Frage nach, wie sich die Haltestellen verändert haben. Wo einst kleine Stationsgebäude waren, sind in der Regel nur noch Haltestellen mit einer überdachten Bank zu sehen. Das Verkehrsunternehmen FART im Locarnese baut schrittweise alle Haltepunkte auf diese Weise um. Auch wenn die Umbauten im Sinne einer Angleichung an das Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell zu begrüßen sind, bleiben doch viele Fragen zum Detail ihrer Verwirklichung offen. So ist etwa nicht nachvollziehbar, dass die Dächer der Haltestände im sonnigen Kanton Tessin aus Glas gefertigt sind.

Deutsche Zusammenfassung: Gerhard Lob

Les combats de Brenda Tuosto

La conseillère nationale vaudoise engagée: de l'horaire 2025 au projet Transports '45.

Daniel Mange Dans le ronron de la politique ferroviaire, une personnalité est soudain apparue sur le devant de la scène: Brenda Tuosto. Conseillère municipale à Yverdon-les-Bains et conseillère nationale, elle fait partie de la toute petite élite des quatre parlementaires francophones membres de la puissante Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N). La citrap-vaud a eu le privilège de l'entendre le 9 avril 2025.

L'horaire 2025, catastrophique pour la Suisse romande, a été imposé à cette région suite à des décisions entre l'Office fédéral des transports (OFT), les CFF et les Cantons. La condition sine qua non pour défendre les intérêts de la Suisse romande est la constitution d'un front monolithique, s'exprimant d'une seule voix. Brenda Tuosto a réussi ce tour de force de rallier, sous la bannière de l'Alliance des villes, 28 agglomérations couvrant l'Arc jurassien et l'Arc lémanique, de Bâle à Genève. La première revendication de cette Alliance est le rétablissement de liaisons ferroviaires directes, sans transbordement, entre Genève, le Pied du Jura et Bâle/Zurich. Les autres exigences de la Suisse romande sont essentiellement: l'aménagement de la nouvelle ligne Genève – Lausanne, la réduction du temps de parcours sur l'axe Lausanne – Berne, l'accélération de la réalisation des gares de Lausanne et Genève-Cornavin. La demande d'un transbordement à Renens de quai à quai, mesure de compensation urgente, se heurte à des difficultés techniques (11 nouveaux aiguillages à installer) reportant cette réalisation à l'horizon 2030 selon les CFF; mais subitement les CFF annoncent que dès le 5 avril, les correspondances se feront sur le même quai, intégralement chaque week-end et une fois par heure en semaine, dans le sens Genève–Pied du Jura...

Projet Transports '45

Malgré la position très minoritaire des Romands dans la CTT-N, ceux-ci ont réussi à faire passer le message essentiel: leur revendication n'est pas un caprice, mais le rattrapage d'un passé négligé.



Brenda Tuosto, la nouvelle personnalité de la politique ferroviaire.
Bild: parl.ch

Ein Star am ÖV-Himmel

In der Bahnpolitik steht neuerdings eine Persönlichkeit aus der Westschweiz im Rampenlicht: Brenda Tuosto. Die 36-jährige Stadträtin von Yverdon-les-Bains und SP-Nationalrätin gehört zur kleinen Elite der vier französischsprachigen Parlamentarier, die der einflussreichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) angehören. Die Citrap-Vaud hatte das Privileg, sie am 9. April 2025 als Gast zu haben. Tuosto setzt sich für den öV und spezifisch für die Interessen der Westschweiz ein. Doch sie vertritt auch eine humanistische Vision: Die Bahn ist in ihren Augen nicht nur ein komplexes technisches System, sondern vielmehr auch ein sozialer Raum, ein Ort des Lebens, an dem sich täglich Tausende von Menschen begegnen.

Deutsche Zusammenfassung:
Gerhard Lob

citrap-vaud.ch
communauté d'intérêts pour les
transports publics, section vaud

L'arrivée du nouveau conseiller fédéral Albert Rösti et de la nouvelle directrice de l'OFT, Christa Hostettler, a complètement

changé l'attitude de Berne vis-à-vis de la Suisse romande et clairement amélioré la compréhension de ses besoins. Dans ce contexte, il faut relever que le rapport de l'OFT «Perspective Rail 2050» reste extraordinairement vague et démontre que l'OFT navigue à vue (voir notre article «Perspective Rail 2050» dans InfoForum 1/2025). Il y manque toujours un concept d'offre à long terme, concept qui a précisément fait l'objet de deux motions jumelles intitulées «Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale», déposées le 26 septembre 2024 par Brenda Tuosto au Conseil national et par Pascal Broulis au Conseil des Etats.

Le 26 novembre 2024, dans un très discret article de son site, l'OFT publie que l'étape 2035 de l'aménagement ferroviaire va subir une augmentation de 14 milliards! L'association OuestRail réagit en dénonçant une crise dans la gouvernance du rail et demande une contre-expertise. C'est chose faite le 28 janvier 2025 où le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) charge l'EPFZ d'examiner les projets d'aménagement prévus pour tous les modes de transport et de les classer par ordre de priorité. C'est le professeur Ulrich Weidmann qui mènera cette étude sous le titre «Transports '45». Ses travaux seront suivis par un groupe d'accompagnement (représentants de la Confédération et des cantons) et par un organe de réflexion (associations de transport comme l'ATE et Pro Velo, etc.); mais la demande faite par OuestRail n'a pas encore reçu de réponse...

En conclusion, Brenda Tuosto défend une vision humaniste du rail: le chemin de fer n'est pas seulement un système technique complexe géré par la science et l'économie, mais bien plutôt un espace social, un lieu de vie où se rencontrent quotidiennement des milliers d'êtres humains.

Brenda Tuosto setzt sich für den öV und spezifisch für die Interessen der Westschweiz ein.

Hoch hinaus im «Schiffli»

Von der grossen Faszination der kleinen Seilbahnen.

Lorenz Degen Der Sommer steht vor der Tür und damit die Zeit, in den Alpen zu wandern. Luftseilbahnen ersparen einen mühevollen Aufstieg oder verkürzen den Weg massiv. Dabei gibt es nebst den grossen Kabinenbahnen zu den touristischen Anziehungspunkten wie dem Stanserhorn oder dem Pilatus eine Vielzahl so genannter Kleinseilbahnen. Diese auch als «Schiffli», «Kistenbahnen» oder kurz nur «Bähnli» genannten Einrichtungen gehören zur Schweizer Bergwelt wie SAC-Hütten oder Gipfelkreuze. Von abgelegenen Punkten aus führen Drahtseile hinauf ins Nirgendwo einer Alpweide oder zu einer stotzigen Behausung.

Das hervorragend zusammengestellte Buch von Roland Baumgartner und Reto Canale liefert die komplette Übersicht, was wo an Schweizer Seilen hängt. Bereits sind zwei Auflagen ausverkauft, nun ist eine dritte, komplett überarbeitete Neuauflage erschienen. Im handlichen Band, der gut in einen Rucksack passt und mit dem plastifizierten Einband auch einen Regenguss überlebt, werden sämtliche 204 Schweizer Kleinseilbahnen vorgestellt, die eine Be-

triebsbewilligung für Personenbeförderung verfügen. Die Höhen von Tal- und Bergstation, Länge, Kapazität und die Betriebszeiten sind angegeben. Manche fahren das ganze Jahr über, andere sind nur saisonal in Betrieb. Die Autoren haben sich bemüht, fast alle Bahnen persönlich zu fotografieren und geben auch an, wo sich ein Restaurant oder ein schöner Wanderweg befinden. Auf diese Weise lassen sich selbst die hintersten Winkel der Schweiz entdecken.

Das Buch ist als eine Art «Bähnli-Lexikon» aufgebaut, die Vorstellung der einzelnen Anlagen erfolgt anhand geographischer Räume: Zentralschweiz, Ostschweiz und Graubünden, Tessin, Berner Oberland, schliesslich Wallis und Westschweiz. Teils kurios anmutende Konstruktionen verlangen durchaus etwas Mut, so eine Fahrt anzutreten. Aber, betonen die Verfasser im letzten Kapitel «Wissenswertes», Kleinseilbahnen sind ein sicheres Verkehrsmittel, die einer regelmässigen Kontrolle unterstehen. Auch erklären sie anschaulich die Funktionsweise von Seilbahnen und geben einen Überblick über die Gesetze und Aufgaben der Betreiber.



Zum Buch

Roland Baumgartner, Reto Canale
200 Kleinseilbahnen der Schweiz
Weber-Verlag, Thun
ISBN 978-3-03818-461-4
zirka 49 Franken

Dass Kleinseilbahnen Gäste anlocken können, hat «Engelberg-Titlis Tourismus» gemerkt und ein Angebot entwickelt. Die «Buiräbähnli-Safari» beinhaltet eine Mehrtageswanderung im Engelbergertal, zu der Fahrten mit insgesamt 9 Kleinseilbahnen gehören. Dafür kann ein spezieller Pass erworben werden (47 Franken für Erwachsene). Drei Tagesetappen mit einer Gesamt-Wanderdauer von 12,5 Stunden ermöglichen eine Entdeckerreise weitab der ausgetretenen Pfade, luftiges Bähnli-Vergnügen inklusive.

Die Eisenbahnstadt Olten im Wandel der Zeit

Lorenz Degen Walter Borer (1913–2003) war ein in Olten wohnhafter Fotograf. Autodidaktisch erlernte er in den 1930er-Jahren den Umgang mit diesem Medium, hauptberuflich arbeitete er am Amtsgericht in Olten als Sekretär und später auch als Fotograf. Für Zeitungen erstellte er Beiträge zu Unfällen, privat dokumentierte er das Zeitgeschehen in seiner Stadt. Nach seinem Tod übernahm sein Sohn Rolf Borer Mathis den umfangreichen Fotonachlass und arbeitete sich durch die Materialfülle: «Es kamen etwa ein halbes Dutzend Umzugskisten gefüllt mit Fotos, Negativen, Korrespondenz und Zeitschriften zum Vorschein», schreibt er in seinem Vorwort des neuen Buches «Olten 1934–1964 – Fotografien von Walter Borer».

Der sehr edel gestaltete Band zeigt Szenen aus drei Jahrzehnten in der Drei-

Zum Buch

Rolf Borer Mathis (Hg.)
Olten 1934–1964
Fotografien von Walter Borer
Verlag Hier und Jetzt, 2024
ISBN: 978-3-03919-631-9
zirka 44 Franken

tannenstadt: Momentaufnahmen vor Schaufenstern, Sonntagsspaziergänge, Volksfeste, aber auch Umbrüche wie Abrisse alter Häuser oder Unfälle. Die gezeigte Zeitspanne gewährt einen Einblick von der beschaulich wirkenden Vorkriegszeit ins Wirtschaftswunder, wie es sich in vielen Schweizer Kleinstädten ereignete und architektonische Verwüstungen hinterliess. Das Buch ist also keine Gesamtausgabe, was angesichts des Nachlass-Umfangs auch gar nicht möglich gewesen wäre,

rund 6000 Negative sind vorhanden. Aber wie es sich für einen Fotoband über Olten gehört, kommt auch die Eisenbahn vor. Bereits auf dem Titel ist der Bahnhof zu sehen. Ab Seite 98 beginnt das Kapitel «Eisenbahnstadt». Da steht ein Zeitungsständer auf einem Wägelchen, man sieht das Gleisfeld und die längst verschwundene Bekohlungsanlage. Herausragend sind zwei Bilder: Die Lokomotive «Limmat», welche zu 100 Jahre Schweizer Bahnen 1947 in Olten weilte und vor der ihr Personal posiert, sowie die Lok «Genf», die auf einem Tiefgänger am Umzug zu 100 Jahre Eisenbahnstadt Olten mitfuhr. Das Buch ist eine Hommage an Walter Borer und gleichzeitig an Olten, zu dem man dem Herausgeber nur gratulieren kann. Die Herkulesarbeit der Nachlassbearbeitung hat sich gelohnt.

Schreib mal wieder?!

Eintauchen in der Vergangenheit mit schmucken Postkartenboxen.

Lorenz Degen Im Zeitalter von Selfies sind Ansichtskarten aus der Mode geraten. Doch Feriengrüsse, von Hand geschrieben und mit einer Briefmarke, bereiten immer noch Freude. Der Weber-Verlag gibt seit etlichen Jahren Postkartenboxen heraus. In einer schmucken Schachtel sind jeweils 100 Karten eingelegt, mit einem Schnürchen kann der Stapel leicht herausgehoben werden. Die Motive sind vielfältig: Bilder von namhaften Künstlern wie Giovanni Segantini oder Paul Klee, Festivalplakate, Filmmomente, Helikopter und auch Eisenbahn. So gibt es eine Schachtel mit Bildern aus der Plakatsammlung von SBB Historic und eine Schachtel zur BLS.

8500 Plakate verwaltet SBB Historic. Die Kartenbox umfasst eine interessante Auswahl mit ikonografischen Slogans wie «Der Kluge reist im Zuge» oder «SBB – stets zu Diensten», aber auch Werbung

für das schon lange nicht mehr erhältliche «Ferien-Generalabonnement». Auf der Rückseite ist sowohl der Künstler wie auch die Archivsignatur vermerkt, was ein Auffinden in der Originalsammlung erleichtert. Die Plakate wurden von bekannten Grafikern gestaltet, wie Herbert Leupin, Donald Brun oder Ted Scapa.

In der BLS-Schachtel finden sich Werbesujets aus deren Geschichte, unter anderem für die Lötschbergbahn zur Zeit ihrer Eröffnung um 1913, zum Jubiläum 50 Jahre Simplontunnel, oder von Schiffen des Thuner- und Brienersees. Auch Vorgängerbahnen wie die Gürbetalbahn, die Bern-Schwarzenburg-Bahn oder die Burgdorf-Thun-Bahn sind mit malerischen Ansichten ihrer Strecken vertreten. Der Wandel der Bildsprache, hin zur Sachlichkeit der neueren Zeit, wird hier deutlich sichtbar.



Zu den Postkarten

Postkartenbox SBB Historic
Meine Schweiz, meine Eisenbahn
100 Postkarten
ISBN 978-3-03818-432-4
zirka 39 Franken

Postkartenbox BLS
ISBN 978-3-03818-153-8
zirka 39 Franken
beide im Weber-Verlag, Thun

Beide Schachteln liefern einen bunten Strauss an schönen Bildmotiven aus der Schweizer Bahngeschichte. Nun stellt sich die schwierige Frage: In den Sommerferien Grüsse an alle Verwandte und Freunde verschicken oder doch lieber die Karten behalten und den eigenen Kühlschrank damit verschönern?



Pro Bahn Schweiz an der Front

Jubiläumsanlass «150 Jahre Schweizerische Nationalbahn» in Etzwilen.

Roland Arnet Am Sonntag, 27. April fand in Etzwilen TG ein grosses Fest zur Erinnerung an die Betriebseröffnung der «Schweizerischen Nationalbahn» statt (siehe InfoForum 1/2025). Auch Pro Bahn Schweiz war an diesem Anlass vertreten und stand den Besucherinnen und Besuchern für Fragen zur Verfügung. Am Stand wurde Pro Bahn durch unsere Präsidentin Karin Blättler sowie Edwin Dutler, Sandro Hartmeier, Roland Arnet, Sven Gildinson, Noam Schaulin und Martin Stuber vertreten. Nebst vielen Komplimenten von Mitgliedern gab es auch kritische Fragen und Anregungen. Das führte zu zahlreichen konstruktiven, teilweise erheiternden Gesprächen.

Eine rundum gelungene Veranstaltung bei strahlendem Sonnenschein verdient nun noch ein grosses Dankeschön! Dieses geht an die Initianten Christian Frauenknecht und Johannes von Arx sowie an das Organisationskomitee mit Beat Joss, Hugo Wenger, Markus Nyfeler, Franz Friker, Luzius Mäder, Thomas Frauenknecht, Stephan Birchmaier, Franz Signer und Werner Woher. Mit über 5000 Besuchern, was weit über den Erwartungen der Organisatoren lag, war der Anlass äusserst erfolgreich.

Am 27. August 1873 wurde die Bahngesellschaft «Winterthur – Zofingen» gegründet und am 5. April 1875 entstand durch Fusion mit der Gesellschaft «Winter-

thur – Singen – Kreuzlingen» die Schweizerische Nationalbahn (SNB). Das zweitgenannte Unternehmen nahm bereits am 17. Juli 1875 die Strecken Konstanz – Etzwilen, Kreuzlingen – Emmishofen und Singen – Winterthur in Betrieb. Am 6. September 1877 kamen die Strecken der Westsektionen mit Baden Oberstadt – Lenzburg – Zofingen und Suhr – Aarau dazu. Die letzte von der SNB gebaute Strecke Winterthur – Kempthal – Effretikon – Otelfingen – Würenlos – Wettingen – Baden-Oberstadt wurde am 15. Dezember 1877 feierlich eröffnet.

Der Traum einer eigenen «Volksbahn» war leider zu schnell ausgeträumt.

Das benötigte Baukapital der SNB wurde von vielen privaten Investoren und auch von den durchfahrenen Städten und Dörfern (beispielsweise Winterthur, Seebach, Wettingen, Baden, Mellingen, Lenzburg, Aarau, Suhr, Zofingen) durch Aktienübernahmen gesichert. Doch der Traum einer eigenen «Volksbahn» war leider zu schnell ausgeträumt. Die SNB hatte ab 1876 per-

manent grosse finanzielle Schwierigkeiten, auch wegen Baukostenüberschreitungen. Rund 40 Gläubiger verklagten die SNB und am 20. Februar 1878 verhängte das Bundesgericht wegen fehlenden Mitteln die Zwangsliquidation (Konkurs) über die junge Nationalbahn.

Für einen Bruchteil des Wertes ersteigerte die Nordostbahn (NOB) die Konkursmasse. Alleine der Bau der Westsektion der SNB hatte 17 Millionen Franken gekostet, die NOB bezahlte dafür nur 750 000 Franken. In der Konkursmasse der SNB befanden sich 18 Lokomotiven, 87 Personen-, 12 Gepäck- und 323 Güterwagen.

Ort für den Güterumschlag

Schwer getroffen vom SNB-Konkurs wurden die vier «Garantiestädte» Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen. Als Folge ihrer Bürgschaft wurden sie 1884 vom Bundesrat zur Übernahme der Gesamtschulden von über 28 Millionen Franken verpflichtet (was heute rund 1,4 Milliarden Franken wären). Die Städte mussten dafür neue Kredite aufnehmen; Lenzburg und Zofingen mussten mit Darlehen vor einem drohenden Konkurs gerettet werden. Die Schulden der vier Orte blieben noch Jahrzehnte bestehen. Die Städte Zofingen, Baden und Lenzburg tilgten die letzte Schuldenrate 1935; die Bürgergemeinde Zofingen war 1943 schuldenfrei. Winterthur beendete die Rückzahlung der SNB-Schulden (ursprünglich 11,55 Millionen Franken) erst am 20. November 1952.

Das Bahnareal von Etzwilen hingegen war bis 2004 ein viel genutzter Ort für den Güterumschlag. Die Rangier- und Abstellgleise sowie eine Drehscheibe sind erhalten geblieben. Die Drehscheibe dient heute zum Wenden von Dampfloks von historischen Zügen. Diese Infrastruktur sowie das Bahnhofgebäude stehen unter Denkmalschutz. Vielleicht erleben wir in naher oder ferner Zukunft einmal die ökologisch sinnvolle Wiedereröffnung der Bahnstrecke Etzwilen – Singen.

Grosses Interesse:
Der Stand von Pro Bahn Schweiz
am Jubiläumsanlass.
Bild: Roland Arnet



Zur Neuausrichtung von Pro Bahn Schweiz

Agilere Strukturen als Antwort auf gesellschaftliche Veränderungen.

Karin Blättler Pro Bahn hat schon länger festgestellt, dass die Vorstandsarbeit nicht mehr so populär ist wie früher. Wir sind engagiert und konstruktiv, doch es ist eine Herausforderung, geeignete Personen für die Sektionsvorstände zu gewinnen. Zudem können wir mit der aktuellen Struktur und Organisation von Pro Bahn kaum noch mit den grossen Veränderungen im öffentlichen Verkehr Schritt halten. Daher sind ein Modernisierungsprozess, eine Professionalisierung und eine Verjüngung des Vereins unumgänglich.

Ziel unseres Strategieprozesses war es, Pro Bahn zukunftsfähig zu machen und agile Strukturen zu schaffen, damit wir flexibel auf Veränderungen reagieren können. Die Sektionen sollen sukzessive in einen gemeinsamen Verein integriert werden. Die Vorstände in den Sektionen werden abgeschafft, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden. Durch die Einrichtung einer Geschäftsstelle möchten wir



Neuer Geschäftsführer: Sandro Hartmeier. Bild: zVg

die Professionalisierung vorantreiben und den Mitgliedern mehr Flexibilität bei ihrem Engagement bieten – sei es auf regionaler oder nationaler Ebene. Die Freiwilligenarbeit, auf die der Verein weiterhin stark setzt, wird künftig kürzer und flexibler gestaltet. So engagieren sich Mitglieder beispielsweise mehr in themenbezogenen Arbeitsgruppen oder Projekten anstelle von langjährigen Vorstandsämtern.

Einstimmig haben die Mitglieder der Sektion Espace Mittelland am 22. März 2025 beschlossen, den ersten Schritt in Richtung Neuausrichtung von Pro Bahn Schweiz zu gehen. Am 31. Mai wird Aldo Hänni, Präsident von Pro Bahn Espace Mittelland, sein Amt niederlegen. Wir danken ihm herzlich für sein langjähriges Engagement.

Neue Geschäftsführung

Pro Bahn Schweiz hat per 1. Mai 2025 eine neue Geschäftsführung eingerichtet. Mit Sandro Hartmeier konnten wir eine erfahrene Persönlichkeit dafür gewinnen, die sich seit Jahren für den öV engagiert. Er ist Sektionspräsident von Pro Bahn Zürich, gut vernetzt und betreibt Social-Media-Kanäle wie www.bahnonline.ch. Wir sind überzeugt, dass sein Wissen sowie seine berufliche und öV-bezogene Erfahrung uns dabei unterstützen werden, die regionalen Aktivitäten weiter auszubauen.

Weichen für erfolgreiche Zukunft gestellt

MV von Pro Bahn Espace Mittelland auf dem Schiff «MS Brienz» in Interlaken.

Bastian Bommer Am Samstag, 22. März 2025 trafen sich die Mitglieder von Pro Bahn Espace Mittelland zu ihrer letzten Mitgliederversammlung in dieser Form als lokale Sektion. Als Vorprogramm zur offiziellen Versammlung wurde am Morgen eine Rundfahrt mit der BOB ab Interlaken Ost nach Lauterbrunnen und mit der Luftseilbahn BLM weiter nach Grütschalp angeboten. Dort wurden die Teilnehmenden im gemütlichen Bistro auf dem Dach der Bergstation – ein echter Geheimtipp – zu Kaffee und Gipfeli erwartet. Marius Noverraz, stellvertretender Betriebsleiter der Mürrenbahn (BLM) begrüßte die Gäste von Pro Bahn und orientierte über die brandneue Mürrenbahn aus dem Hause Stadler und die bereits gemachten Erfahrungen zum Betriebsablauf.

Die sehr komfortable und designfreundliche Adhäsionsbahn brachte die Gruppe wie auf Wolken zum autofreien Ferienort

Mürren auf 1638 Meter über Meer. Nach einem kurzen Spaziergang wurden die Pro-Bahn-Mitglieder an der Station der Schilthornbahn (LSMS) persönlich von Direktor Christoph Egger empfangen. Auch hier erhielten die Gäste aus erster Hand Informationen über das gewaltige Investitionsprogramm der neuen Schilthornbahn. Allerdings werden die Kosten für die Teilstrecke Stechelberg – Mürren wie auch bei der BLM Lauterbrunnen – Grütschalp – Mürren durch den Kanton Bern mitfinanziert, da es sich um die Zubringerstrecken des öffentlichen Verkehrs nach dem dauernd bewohnten Mürren handelt.

Die Rückfahrt nach Stechelberg mit der neuen Luftseilbahn war spektakulär, handelt es sich doch hier um die zurzeit steilste Seilbahn der Welt mit einem Gefälle von 159,4 Promille. Nach kurzer Postautofahrt nach Lauterbrunnen und Weiterfahrt mit der BOB erreichten die Gäste rechtzeitig

Interlaken Ost zum gepflegten Mittagessen auf dem Schiff «MS Brienz».

Danach fand die Mitgliederversammlung ebenfalls auf dem Schiff statt. Dabei stellten Karin Blättler (Präsidentin Pro Bahn Schweiz) und Bastian Bommer (Mitglied des Zentralvorstands) die neue Strategie von Pro Bahn Schweiz vor. Das Ziel der Neuausrichtung ist, dass es in Zukunft nur noch einen Verein Pro Bahn Schweiz gibt. Damit sollen auch jüngere Personen dazu gewonnen werden, für die Ziele vom Pro Bahn Schweiz mitzuarbeiten, und die Vereinstrukturen vereinfacht werden. Zukünftig ist es möglich, zum Beispiel in Orts- oder Projektgruppen mitzuarbeiten. Die Mitgliederversammlung hat einstimmig der dafür nötigen Statutenänderung und der Wahl des neuen Vorstandes zugestimmt. Damit sind die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft von Pro Bahn gestellt worden.

Die falsche Richtung

Pro Bahn Schweiz kritisiert geplante Kürzungen im Entlastungspaket 2027 und fordert hingegen stärkere Investitionen in den öffentlichen Verkehr.

Bastian Bommer Pro Bahn Schweiz hat sich Anfang Mai im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens kritisch zum Vorentwurf des Bundesgesetzes über das Entlastungspaket 2027 (EP27) geäußert. Die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs fordert in einer Medienmitteilung eine umfassende Prüfung der geplanten Kürzungsmassnahmen und warnt vor erheblichen negativen Folgen für die Klimaziele und die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr.

«Die vorgeschlagenen Kürzungen im öffentlichen Verkehr gefährden die Erreichung der Klimaziele und den Modalsplit in der Schweiz massiv», erklärt Pro Bahn Schweiz. Besonders bedenklich sei die geplante Abschaffung oder Kürzung von Massnahmen, die erst kürzlich im Rahmen des CO₂-Gesetzes beschlossen wurden, was gegen Treu und Glauben verstosse und die Rechtssicherheit untergrabe.

Pro Bahn Schweiz fordert, die Einnahmenseite des Bundeshaushalts stärker zu

berücksichtigen. Insbesondere soll die Steuerbefreiung für den Flugverkehr aufgehoben werden, um jährlich bis zu einer

Litra ebenfalls kritisch

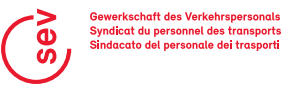
Auch Litra als Verband für den öffentlichen Verkehr äusserte sich ablehnend zu den Vorschlägen im Rahmen des EP27: «Die beabsichtigten Einsparungen führen in erster Linie zu Angebotsreduktionen, insbesondere in ländlichen Regionen, überproportionalen Kostensteigerungen für die Nutzerinnen und Nutzer sowie zu Verzögerungen bei der Umstellung auf umweltfreundliche Busantriebe. Diese Konsequenzen widersprechen den Zielen eines zukunftsfähigen, nachhaltigen und kundenorientierten öV.» Die Litra sei bereit, konstruktiv an Lösungen zu arbeiten, die sowohl die Finanzlage des Bundes als auch die Qualität und Nachhaltigkeit des öV langfristig sichern.

Milliarde Franken an Mehreinnahmen zu generieren. Diese Mittel könnten gezielt in den Ausbau und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs investiert werden.

«Die Kürzung der Mittel für den regionalen Personenverkehr ist aus unserer Sicht die gravierendste Massnahme und würde die Verlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr erheblich erschweren», so Pro Bahn Schweiz. Der Verband lehnt eine Erhöhung der Tarife sowie einen Angebotsabbau ab und fordert stattdessen eine nachhaltige und flächendeckende Investitionspolitik.

Auch bei der Infrastruktur sieht Pro Bahn Schweiz Handlungsbedarf: Die Kürzung der Fondseinlagen für den Bahnausbau sei unbegründet und widerspreche dem Volkswillen, der eine umweltverträgliche Verkehrsentwicklung fordert. «Wir fordern die Verantwortlichen auf, die geplanten Kürzungen zu überdenken und stattdessen auf eine nachhaltige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu setzen», schliesst Pro Bahn Schweiz.

Firmen / Gönner

			
			
			
			
			Gemeinden
			BL: Läufelfingen GL: Glarus Nord UR: Erstfeld ZH: Aesch, Dietikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Es mangelt nicht an Herausforderungen

Bericht von der DV 2025 in Bern: Pro Bahn Schweiz schafft schrittweise neue Strukturen.

Noam Schaulin Am Samstag, 3. Mai fand die 28. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz statt. Rund 30 Delegierte der Sektionen, Gäste und der Zentralvorstand fanden sich direkt beim Bahnhof Bern in der Welle 7 ein. Vor dem Mittagessen gab Christa Hostettler, seit knapp einem Jahr Direktorin des Bundesamts für Verkehr (BAV), einen Überblick in die Aktivitäten und Aufgaben des Bundesamtes.

Als Akteurin, Koordinatorin und Impulsgeberin kommen dieser Instanz wichtige Rollen im öffentlichen Verkehr der Schweiz zu. Zu den Kernthemen Sicherheit, Finanzierung, Infrastruktur und «Politik & Regulierung» konnte Hostettler spannende Einblicke geben und über aktuelle Herausforderungen wie die stark zunehmenden Infrastrukturausbauten berichten. Pro Bahn Schweiz bedankt sich bei Christa Hostettler für ihren Einsatz und ihre Präsentation an der Versammlung. Nach dem Mittagessen im Restaurant Be-

aulieu berichtete der Zentralvorstand im statutarischen Teil aus dem vergangenen Jahr und bot einen Einblick in die fortlaufende Arbeit. Besonders zu erwähnen sind die aktuellen Herausforderungen in der Verkehrspolitik und der Fokus auf ein schweizweit einheitliches und bezahlbares Tarifsystem. Gerade das Projekt myRide, welches viele Ideen von Pro Bahn aufgenommen hat, muss hier erwähnt werden (siehe InfoForum 1/2025).

Die Jahresrechnung 2024 wurde genehmigt, die Mitgliederbeiträge 2026 beschlossen und das Budget 2025 vorgestellt. Ausserdem wurde der Zentralvorstand (ZV) neu gewählt und setzt sich weiterhin wie folgt zusammen: Karin Blättler (Präsidentin), Thomas Lendenmann (Vizepräsident), Noam Schaulin (Aktuar und Kassier), Bastian Bommer, Edwin Dutler, Guido Schoch und Sven Gildinson.

Der Zentralvorstand berichtete ausserdem über Fortschritte in der Strategie

2024-2026. Wie bereits auf Seite 21 ausgeführt, ist eine Neuausrichtung von Pro Bahn aus verschiedenen Gründen nötig geworden.

Ebenfalls wurden die Delegierten aus erster Hand darüber informiert, dass der ZV beschlossen hat, die Geschäftsstelle zu stärken, um damit die Arbeit von Pro Bahn Schweiz auf ein neues Niveau zu heben (siehe auch Bericht auf Seite 21).

Die Delegierten haben die Präzisierung des Vereinszwecks von Pro Bahn Schweiz beschlossen. Auszüge aus dem Zweckartikel: «Sein oberstes Ziel ist ein einfacher und für alle zugänglicher öffentlicher Verkehr, der kundenfreundlich und zuverlässig ist sowie setzt er sich für konkurrenzfähige Reisezeiten und Preise ein. Auch setzt sich Pro Bahn für ein attraktives, schweizweit und international koordiniertes Angebot im öffentlichen Verkehr und die dafür notwendigen Infrastruktur-Planungen und Ausbauten ein.»

Bargeldannahme bleibt wichtig

Wenn ich im Hallenbad eine elektronische 10er-Bezahlkarte kaufen oder diese wieder aufladen möchte, kann ich das an der Eintrittskasse mit Bargeld erledigen. Wenn inskünftig alle Billettautomaten an den Haltestellen kein Bargeld mehr annehmen, wo soll ich denn beispielsweise nachts um 23.30 Uhr, wenn keine Büros der Kundendienste des öffentlichen Verkehrs geöffnet sind, meine Prepaid-Karte aufladen, beziehungsweise mit Bargeld bezahlen?

Man bekommt den Eindruck, dass Bargeld den Verkehrsverbünden nur noch lästig ist. Deshalb wird nun versucht, mit der «Kostenkeule» und der Schutz-Behauptung, es gebe keine Ersatzteile für die Automaten mit Bargeldannahme mehr, was natürlich nicht stimmt, Druck auszuüben. Nachdem es die Billettautomaten seit weit über 60 Jahren gibt und diese auch laufend auf den neusten Stand gebracht wurden, ist nun Bargeld plötzlich des Teufels und «veraltet»...

Das ist ein reines Politikum: Kürzlich wurde die Bargeld-Initiative eingereicht, welche auf Verfassungsebene das Bargeld in der Schweiz festschreiben will und ebenso die Pflicht zur Annahme des Bargeldes.

Öffentliche Verkehrsverbünde sollten nicht für die Bargeld-Abschaffer Partei ergreifen. Auch in Zukunft sollte es doch möglich sein, anonym also mit Datenschutz und Bargeld ein öv-Ticket zu kaufen!

Leserbrief: Markus Stoercklé jun., Basel

Kontakte Pro Bahn

Pro Bahn Schweiz 8000 Zürich M 078 878 03 23 info@pro-bahn.ch	Region Espace Mittelland 8000 Zürich M 078 878 03 23 regional@pro-bahn.ch	Pro Bahn Ostschweiz Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen Bruno Eberle, Präsident M 071 245 36 46 beberle@swissonline.ch	Pro Bahn Zentralschweiz St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug Martin Stuber, Präsident M 078 746 13 12 pbs-zs.praesident@pro-bahn.ch
Zentralvorstand Karin Blättler Präsidentin M 079 961 34 53 karin.blaettler@bluewin.ch	Pro Bahn Nordwestschweiz 4000 Basel Lorenz Degen, Präsident M 079 728 87 24 lorenzdegen@bluewin.ch	Pro Bahn Ticino Astuti Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna Fabio Canevascini, Presidente M 079 248 5014 fabio@fabiocanevascini.ch	Pro Bahn Zürich Weissenrainstr. 8, 8708 Männedorf Sandro Hartmeier, Präsident M 079 609 41 11 pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



SIEMENS MOBILITY

Wir engagieren uns für Ihr **Stellwerk der Zukunft**

Seit über 100 Jahren entwickeln wir unsere Produkte stetig weiter.
[siemens.ch/mobility](https://www.siemens.ch/mobility)

SIEMENS