



Bild: Roland Arnet

Eine Erfolgsgeschichte

Fünf Jahre nach Inbetriebnahme: «Léman Express» platzt aus allen Nähten

**Warum die SBB in Locarno wieder Münzschliessfächer installiert haben
Rauchverbot in Bahnhöfen: Wie die SBB mit Verstössen umgehen**



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Blick auf die Region Genf

Was lange währt, wird endlich gut. Über 100 Jahre bastelte man im Raum Genf an dem grenzüberschreitenden Bahnprojekt CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), das schliesslich im Dezember 2019 unter dem Namen «Léman Express» das Licht der Welt erblickte. Der Bau dieser S-Bahn im Stadtbereich war alles andere als einfach. Doch gut fünf Jahre nach der Inbetriebnahme lässt sich ein sehr positives Fazit ziehen, und dies in einer Stadt und einer Agglomeration, die nach wie vor vom überbordenden Autoverkehr gekennzeichnet ist. Bernard Wuthrich, langjähriger Journalist der renommierten Westschweizer Tageszeitung «Le Temps», hat für das InfoForum eine erste Bilanz des Projekts gezogen und die Geschichte aufgearbeitet. Wir danken dem Autor für seinen Beitrag und bringen die Titelgeschichte als Hommage an die Westschweiz im französischen Original – mit angefügter deutscher Übersetzung in einer leicht gekürzten Version.

F Coup de projecteur sur la région genevoise

Tout vient à point à qui sait attendre, dit le proverbe. Et de fait, pendant plus d'un siècle, la région genevoise a travaillé sur le projet ferroviaire transfrontalier CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse). Celui-ci a vu le jour en décembre 2019, sous le nom de «Léman Express». Il faut dire que la construction de ce RER urbain n'a pas été une mince affaire. Mais cinq bonnes années après sa mise en service, le constat est très positif, et ce dans une ville et une agglomération toujours engorgées par un trafic routier excessif. Bernard Wuthrich, journaliste de longue date du quotidien romand «Le Temps», retrace l'histoire et dresse un premier bilan du CEVA pour ce numéro de l'InfoForum. Nous le remercions pour sa contribution. Et, une fois n'est pas coutume, nous publions son article original en français, en hommage à la Suisse romande, accompagné d'une traduction en allemand, légèrement abrégée.

I Uno sguardo alla regione di Ginevra

Le cose buone vanno attese. Per oltre 100 anni nella regione di Ginevra si è lavorato al progetto ferroviario transfrontaliero CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) che nel dicembre 2019, ha visto la luce con il nome di «Léman Express». La costruzione di questa ferrovia suburbana nell'area urbana non è stata facile. Oggi, cinque anni dopo la sua messa in esercizio, il bilancio è molto positivo, e questo in una città e in un agglomerato urbano che continuano ad essere caratterizzati da un intenso traffico automobilistico. Bernard Wuthrich, giornalista di lunga data del rinomato quotidiano della Svizzera occidentale «Le Temps», ha tracciato per InfoForum un primo bilancio del progetto e ne ha ripercorso la storia. Ringraziamo l'autore per il suo contributo e pubblichiamo l'articolo di copertina nell'originale francese, in omaggio alla Svizzera occidentale, con una traduzione in tedesco in versione leggermente abbreviata.

Inhalt

Schwerpunkt «Léman Express»

Une success story encore inachevée 3-4
Eine unvollendete Erfolgsgeschichte 5-6

Aktuell

«Sparbillett Flex» als neues Angebot 7
Verkehrshaus der Schweiz modernisiert 8
Locarno: Schliessfächer auch mit Münz 9
Das komplizierte Nachtzug-Geschäft 11
Fahrplan 2026 unter der Lupe 12-13
Verstösse gegen Rauchverbot
in Bahnhöfen 15
Neues Leben in verwaisten Bahnhöfen 17
Bericht vom Bahnkongress in Basel 18

Nachrichten 10 & 16

Citrap Vaud & Astuti

Trains de nuit: vers une révolution? 19
Orario 2026:
Buone nuove per il Mendrisiotto 20

Pro Bahn Schweiz

Wie die MGB auf Kritik reagierte 21
Treffen mit SNCF Réseau Île-de-France 22
Blickfang in einer ICE-Toilette 23

Frontbild: Die Linie 2 des «Léman Express».

Impressum

InfoForum 3/2025, Versand: 3. September 2025,
Inserate- und Redaktionsschluss: 13. August 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

Karin Blättler, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Stephan Frei, Noam Schaulin, Kaspar P. Woker; Johannes von Arx; Astuti: Michele Kessler; Citrap VD: Daniel Mange; Gastkommentar: Kurt Metz; Gastbeitrag: Bernard Wuthrich

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 4/2025, Versand: 3. Dezember 2025
Inserate- und Redaktionsschluss: 12. November 2025
InfoForum 1/2026, Versand: 25. Februar 2026
Inserate- und Redaktionsschluss: 7. Februar 2026



Das leere Perron täuscht: In fünf Jahren hat der «Léman Express» 77 Millionen Passagiere transportiert.

Bild: SBB

Une success story encore inachevée

Il y a un peu plus de cinq ans, le «Léman Express» a été mis en service pour la région métropolitaine de Genève. Les attentes ont été plus que comblées.

Bernard Wuthrich «C'est un chef-d'oeuvre, un record d'Europe, mais c'est le projet le plus complexe que j'aie jamais vu». Ce commentaire euphorique est signé Andreas Meyer. Il l'a prononcé le 12 décembre 2019 le jour de l'inauguration du «Léman Express», à la gare des Eaux-Vives, à Genève.

De quel record d'Europe parlait celui qui était alors le CEO des CFF? Celui du plus grand RER transfrontalier du continent. Pourquoi ce projet était-il le plus complexe jamais vécu? Parce qu'il a dû franchir un nombre incroyable d'obstacles pour voir le jour. Il est le résultat d'une collaboration compliquée entre deux pays qui n'avaient pas grand-chose en commun: les contextes juridiques, les systèmes politiques, l'organisation des opérateurs ferroviaires (SNCF et CFF), les règlements de travail (comme le droit de grève, souvent utilisé en France), le partenariat social, les tensions de traction, la tarification, la signalisation, tout était différent.

Le projet a tout de même fini par être réalisé et se révèle un succès phénoménal.

Malgré la pandémie du Covid-19, l'objectif de 50 000 passagers quotidiens a déjà été dépassé en 2022, soit deux ans plus tôt que prévu. La barre des 80 000 voyageurs par jour a été franchie à l'automne 2024, selon les chiffres de la société Lémanis, consortium franco-suisse qui exploite le réseau.

L'histoire a pourtant été longue et compliquée. Elle remonte à plus de... cent ans! La première convention franco-suisse prévoyant la construction d'une ligne de chemin de fer entre Genève et Annemasse, première ville française après la frontière, date de 1881. Elle prévoyait un tracé entre la gare de Cornavin et la cité française via le quartier des Eaux-Vives, ce qui a donné naissance au nom du projet: CEVA, pour Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse. Le 7 mai 1912, une nouvelle convention répartissait le financement du projet: un tiers pour la Confédération, un tiers pour les CFF, un tiers pour le canton de Genève.

Et ensuite? Ensuite, plus rien. Les années économiques troublées de l'Entre-Deux-Guerres ont empêché le projet de

se concrétiser. On l'a relancé pendant et surtout juste après la Deuxième Guerre mondiale, lorsqu'un tronçon fut construit entre Cornavin et la quartier de La Praille, promis à un fort essor économique.

Il fallut ensuite attendre les années 80 pour aller plus loin. Sous l'impulsion de la mise en service de la liaison ferroviaire entre Cornavin et l'aéroport de Genève-Cointrin, la Confédération demanda de relancer le projet transfrontalier. Mais, dans une ville encore très largement dominée par la voiture, les transports publics ont souvent peiné à se frayer un chemin. Une nouvelle impulsion est venue de la réalisation, en 1994, du Rhône Express Régional, qui relie Cornavin au village de La Plaine puis, dès 2001, à la cité industrielle française de Bellegarde-sur-Valserine. A cette occasion, il fallut trouver des solutions pour gérer la différence de tension de traction (15 kV en Suisse, 25 kV en France).

En 2008, les partenaires du programme CEVA, à savoir la Confédération, les cantons de Genève et Vaud, la Région Rhône-Alpes (qui deviendra Auvergne- >>>

Le Léman Express doit par conséquent renforcer son offre. Il va se doter d'une septième ligne au prochain changement d'horaire.

>>> Rhône-Alpes, abrégée AURA, en 2015), les CFF, la SNCF et la société commune aux deux opérateurs Transfériis (qui deviendra Lématis en 2017) signèrent un protocole d'accord pour la réalisation de ce réseau transfrontalier. Financés à hauteur de 1,6 milliard de francs par la Suisse et de 232 millions d'euros par la France, les 16 kilomètres du CEVA, dont 14 se trouvent en Suisse et 2 en France, constituent la colonne vertébrale du programme.

Un réseau de 230 kilomètres

Mais plusieurs liaisons le complètent en direction gares suisses (Coppet) et françaises (Bellegarde, Thonon-les-Bains et Evian-les-Bains, La Roche-sur-Foron, Saint-Gervais-Le Fayet et Annecy). Cette extension justifiait un changement de nom. En 2015, un sondage sur Internet fit différentes propositions pour remplacer CEVA par autre chose: c'est l'appellation «Léman Express» fut choisie. Le Léman Express a ainsi été conçu sous la forme d'un réseau de 230 kilomètres, divisé en six lignes qui relient 45 gares dans un rayon de 60 kilomètres autour de Genève.

Idéalement, il aurait fallu une flotte unique pour couvrir ce réseau. Mais le protectionnisme reste bien vivant. C'est pourquoi les partenaires ont finalement opté pour un matériel roulant mixte: 23 compositions Flirt ont été commandées chez le constructeur suisse Stadler et 17 rames Regiolis auprès de son concurrent français Alstom. Les trains se différencient par quelques détails, mais tous arborent les couleurs nationales rouge et blanche, assorties d'une touche de bleu rappelant le drapeau tricolore français. Le canton de Genève aurait voulu que le jaune et le noir de son emblème y figurent également, mais cette idée a été écartée.

Sitôt mis en service, le Léman Express a été confronté à la pandémie du coronavirus, comme toute la Suisse et toute l'Europe. Des craintes ont été émises

sur la rentabilité des investissements, notamment parce que l'on imaginait que le télétravail s'installerait durablement.

Les faits ont donné tort aux pessimistes. A fin 2024, le nombre d'utilisateurs quotidien s'est élevé à 80 000. En juin 2025, la société Lématis annonçait un total de 77 millions de voyageurs transportés en cinq ans. «La fréquentation moyenne quotidienne en semaine a augmenté de plus de 130% entre 2020 et 2024», précise-t-elle dans un communiqué. Le trafic de loisirs n'est pas en reste: le samedi, l'occupation des trains s'élève à 56% de la fréquentation d'un jour de semaine, ce qui montre que le Léman Express n'est pas uniquement utilisé par les pendulaires suisses et français. Les frontaliers ne représentent toutefois que 25% des usagers.

Cette offre a-t-elle, comme on l'espérait, réduit le nombre de voitures? En réponse à un député, le Conseil

d'Etat genevois soulignait à fin 2023 que le trafic automobile avait diminué de 27% à la douane de Thônex-Vallard et à d'autres postes-frontières entre 2019 et 2022. Mais il relevait aussi que la baisse du trafic observée durant le Covid-19 avait par la suite été compensée par une forte croissance. A fin 2022, Genève a dépassé le nombre de 100 000 frontaliers, ce qui représente une hausse de 11% depuis 2019. Le nombre d'habitants est également en progression.

Le Léman Express doit par conséquent renforcer son offre. Il va se doter d'une septième ligne au prochain changement d'horaire. Elle reliera directement l'aéroport et Vernier au quartier de La Praille-Lancy-Pont-Rouge et à Annemasse sans passer par la gare de Cornavin. Pour cela, un ancien tunnel reprend du service à la hauteur de Châtelaine. C'est également par là que pourraient passer un jour les trains directs Genève – Londres, si ce projet se concrétise.

Le trafic transfrontalier reste encore très marqué par la voiture. C'est pourquoi d'autres mesures sont nécessaires, à Genève comme sur le territoire français. Le conseiller d'Etat Pierre Maudet a présenté récemment son Plan Rail 2025-2050. Il comprend le renforcement du Léman Express, la nouvelle gare souterraine de Cornavin, la modernisation des liaisons

Einweihungsfeier am 12. Dezember 2019 mit einigen ehemaligen Prominenten: Der damalige SBB-CEO Andreas Meyer (ganz links), alt Bundesrätin Simonetta Sommaruga (4.v.l.). Bild: Bernard Wuthrich



Eine noch unvollendete Erfolgsgeschichte

entre Genève et Lyon, un axe souterrain supplémentaire entre Genève et Lausanne et une nouvelle liaison souterraine entre le sud et le nord du canton. Il faut aussi renforcer la politique de stationnement et de circulation en ville de Genève, un sujet très sensible.

Il est par ailleurs indispensable de compléter le réseau du Léman Express par des mesures permettant de mieux y accéder. Un catalogue de 145 mesures (98 dans le canton de Genève, 2 dans celui de Vaud et 45 en France) représentant 1,14 milliard de francs avait été adopté par les partenaires du programme. Il s'agit d'adaptations de gares, de liaisons complémentaires de transport public, de pistes cyclables, de voies vertes, de stationnements pour les vélos pour de parkings P+R.

Un récent rapport des Cours des comptes de Genève, Vaud et de la Région AURA relève que 50% des projets prévus ont pris du retard – et celui-ci se chiffre en années dans certains cas – et que 12% ont carrément été abandonnés. Il y a ainsi encore beaucoup de travail à faire pour que les habitants de cette région qu'on appelle le «Grand Genève», pendulaires ou autres, adoptent définitivement le Léman Express, ce «chef-d'oeuvre», ce «record d'Europe». Et laissent durablement leur voiture au garage.

Im Raum Genf durfte die grenzüberschreitende S-Bahn «Léman Express» ihr fünfjähriges Bestehen feiern. Das Passagieraufkommen übertrifft alle Erwartungen.

Bernard Wuthrich «Es ist ein Meisterwerk, ein europäischer Rekord, aber auch das komplexeste Projekt, das ich je gesehen habe.» Diese Aussage stammt von Andreas Meyer – geäussert am 12. Dezember 2019, dem Tag der Einweihung des «Léman Express» im Bahnhof Eaux-Vives in Genf.

Von welchem europäischen Rekord sprach der damalige CEO der SBB? Von dem der grössten grenzüberschreitenden S-Bahn des Kontinents. Warum war dieses Projekt das komplexeste, das es je gab? Weil es eine unglaubliche Anzahl von Hindernissen überwinden musste, um verwirklicht zu werden. Es ist das Ergebnis einer komplizierten Zusammenarbeit zwischen zwei Ländern, die nicht viel gemeinsam hatten: Die rechtlichen Rahmenbedingungen, die politischen Systeme, die Organisation der Bahnbetreiber (SNCF und SBB), die Arbeitsvorschriften (wie das in Frankreich häufig genutzte Streikrecht), die Sozialpartnerschaft, die Netzspannungen, die Preisgestaltung, die Signalgebung – alles war unterschiedlich.

Das Projekt wurde dennoch realisiert und erweist sich als phänomenaler Erfolg. Trotz der Covid-19-Pandemie wurde das

Ziel von 50 000 Fahrgästen pro Tag bereits 2022 erreicht, also zwei Jahre früher als geplant. Die Marke von 80 000 Fahrgästen pro Tag wurde laut Angaben des Unternehmens Lémanis, einem französisch-schweizerischen Konsortium, das das Netz betreibt, im Herbst 2024 übertroffen.

Ein Blick zurück

Die Geschichte ist jedoch lang und kompliziert. Sie reicht mehr als hundert Jahre zurück! Das erste französisch-schweizerische Abkommen über den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Genf und Annemasse, der ersten französischen Stadt hinter der Grenze, stammt aus dem Jahr 1881. Vorgesehen war eine Strecke zwischen dem Bahnhof Cornavin und Annemasse via Eaux-Vives, woraus sich der Name des Projekts ableitete: CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse). Am 7. Mai 1912 wurde in einem neuen Abkommen die Finanzierung des Projekts aufgeteilt: ein Drittel für die Eidgenossenschaft, ein Drittel für die SBB und ein Drittel für den Kanton Genf.

Und dann? Dann passierte nichts mehr. Die wirtschaftlich turbulenten Jahre zwischen den beiden Weltkriegen verhinderten die Umsetzung des Projekts. Es wurde während und vor allem kurz nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgenommen, als ein Abschnitt zwischen Cornavin und dem Stadtteil La Praille, dem ein starker wirtschaftlicher Aufschwung bevorstand, gebaut wurde.

Erst in den 1980er-Jahren kam es zu weiteren Fortschritten. Angespornt durch die Inbetriebnahme der Bahnverbindung zwischen Cornavin und dem Flughafen Genf-Cointrin forderte der Bund die Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Projekts. In einer Stadt, die noch immer

>>>



Die Netzgrafik zeigt die sechs bestehenden Linien.
Grafik: zVg

Die Fakten haben den Pessimisten Unrecht gegeben. Ende 2024 belief sich die Zahl der täglichen Nutzerinnen und Nutzer auf 80 000.

>>> weitgehend vom Auto dominiert war, hatte es der öffentliche Verkehr jedoch schwer.

Schliesslich unterzeichneten im Jahr 2008 die Partner des CEVA-Programms, namentlich der Bund, die Kantone Genf und Waadt, die Region Rhône-Alpes (die 2015 zu Auvergne-Rhône-Alpes, kurz AURA, wurde), die SBB, die SNCF und das gemeinsame Unternehmen der beiden Betreiber Transfiris (das 2017 zu Lémanis wurde) eine Absichtserklärung zur Realisierung dieses grenzüberschreitenden Netzes. Die 16 Kilometer lange CEVA-Strecke, von denen 14 Kilometer in der Schweiz und 2 Kilometer in Frankreich liegen, wurde von der Schweiz mit 1,6 Milliarden Franken und von Frankreich mit 232 Millionen Euro finanziert und bildet das Rückgrat des Programms.

Name geändert

Das Projekt wurde jedoch mit mehreren Verbindungen zu Schweizer (Coppet) und französischen Bahnhöfen (Bellegarde, Thonon-les-Bains und Evian-les-Bains, La Roche-sur-Foron, Saint-Gervais-Le Fayet und Annecy) ergänzt. Diese Erweiterung rechtfertigte 2015 schliesslich eine Namensänderung. Die Bezeichnung «Léman Express» wurde nach einer Internet-Umfrage ausgewählt. Der Léman Express wurde somit als ein 230 Kilometer langes Netz konzipiert, das in sechs Linien unterteilt ist, die 45 Bahnhöfe in einem Umkreis von 60 Kilometern um Genf verbinden.

Idealerweise hätte man eine einheitliche Flotte benötigt, um dieses Netz abzudecken. Aber der Protektionismus ist nach wie vor lebendig. Deshalb haben sich die Partner letztendlich für einen gemischten Fuhrpark entschieden: 23 Flirt-Züge wurden beim Schweizer Hersteller Stadler und 17 Regiolis-Züge bei dessen französischem Konkurrenten Alstom bestellt. Die Züge unterscheiden sich in einigen Details, aber alle sind in den Nationalfarben Rot und Weiss gehalten, ergänzt durch einen Hauch von Blau, der an die französische Trikolore erinnert.

Kurz nach der Betriebsaufnahme des Léman Express am 15. Dezember 2019

war er – wie die ganze Schweiz und ganz Europa – mit der Coronavirus-Pandemie konfrontiert. Es wurden Befürchtungen hinsichtlich der Rentabilität der Investitionen geäussert, insbesondere weil man davon ausging, dass sich die Arbeit im Home-office dauerhaft etablieren würde.

Die Fakten haben den Pessimisten Unrecht gegeben. Ende 2024 belief sich die Zahl der täglichen Nutzerinnen und Nutzer auf 80 000. Im Juni 2025 gab das Unternehmen Lémanis bekannt, dass in fünf Jahren insgesamt 77 Millionen Fahrgäste befördert wurden. Auch der Freizeitverkehr ist wichtig: Samstags beträgt die Auslastung der Züge 56 Prozent der Fahrgastzahlen an einem Wochentag, was zeigt, dass der Léman Express nicht nur von Arbeitspendlern genutzt wird. Grenzgängerinnen und Grenzgänger machen jedoch nur 25 Prozent der Fahrgäste aus.

Ausbau nötig

Hat dieses Angebot wie erhofft zu einer Verringerung der Anzahl Autos geführt? Der Genfer Staatsrat erklärte Ende 2023, dass der Autoverkehr am Zollamt Thônex-Vallard und an anderen Grenzübergängen zwischen 2019 und 2022 um 27 Prozent zurückgegangen sei. Er wies jedoch auch darauf hin, dass der während Covid-19 beobachtete Rückgang des Verkehrsaufkommens anschliessend durch ein starkes Wachstum ausgeglichen wurde. Ende 2022 überschritt Genf die Zahl von 100 000 Grenzgängern, was einem Anstieg von 11 Prozent seit 2019 entspricht. Auch die Einwohnerzahlen sind gestiegen.

Darüber hinaus ist es unerlässlich, das ÖV-Netz des «Léman Express» durch Massnahmen zu ergänzen, die einen besseren intermodalen Zugang ermöglichen.

Der Léman Express muss daher sein Angebot ausbauen. Mit dem nächsten Fahrplanwechsel wird er um eine siebte Linie erweitert. Diese wird den Flughafen und Vernier direkt mit dem Stadtteil La Praille-Lancy-Pont-Rouge und Annemasse verbinden, ohne den Bahnhof Cornavin zu passieren. Zu diesem Zweck wird ein alter Tunnel auf Höhe von Châtelaine wieder in Betrieb genommen. Dort könnten eines Tages auch die Direktzüge Genf – London verkehren, sollte dieses Projekt realisiert werden.

Der grenzüberschreitende Verkehr wird nach wie vor stark vom Auto geprägt. Deshalb sind weitere Massnahmen erforderlich, sowohl in Genf als auch auf französischem Gebiet. Staatsrat Pierre Maudet hat kürzlich seinen Plan Rail 2025-2050 vorgestellt. Dieser umfasst den Ausbau des Léman Express, den neuen unterirdischen Bahnhof Cornavin, die Modernisierung der Verbindungen zwischen Genf und Lyon, eine zusätzliche unterirdische Achse zwischen Genf und Lausanne sowie eine neue unterirdische Verbindung zwischen dem Süden und dem Norden des Kantons.

Darüber hinaus ist es unerlässlich, das ÖV-Netz des Léman Express durch Massnahmen zu ergänzen, die einen besseren intermodalen Zugang ermöglichen. Ein Katalog mit 145 Massnahmen (98 im Kanton Genf, 2 im Kanton Waadt und 45 in Frankreich) im Umfang von 1,14 Milliarden Franken wurde von den Partnern des Programms verabschiedet. Dabei handelt es sich etwa um ergänzende öffentliche Verkehrsverbindungen, Velowege oder P+R-Parkplätze.

Ein kürzlich veröffentlichter Bericht der Rechnungshöfe von Genf, Waadt und der Region AURA kommt zum Ergebnis, dass 50 Prozent der geplanten Projekte Verzögerungen aufweisen – in einigen Fällen von mehreren Jahren – und dass 12 Prozent sogar ganz aufgegeben wurden. Es gibt also noch viel zu tun, damit die Einwohner dieser Region, die als «Grand Genève» bezeichnet wird, Pendler oder andere, den Léman Express, dieses «Meisterwerk», diesen «europäischen Rekord», endgültig annehmen. Und damit sie ihre Autos dauerhaft in der Garage lassen.

Mehr Flexibilität hat ihren Preis

Das neue «Sparbillett Flex» kostet rund 10 Prozent mehr als die herkömmlichen Sparbillette.

Gerhard Lob Neuigkeiten aus der Tarifwelt des Schweizer öV: Die Branche hat am 12. August das «Sparbillett Flex» eingeführt. Im Gegensatz zu herkömmlichen Sparbilletten können Kundinnen und Kunden das Flex-Ticket bis zur Abreise selbstständig und ohne Angabe von Gründen stornieren und erhalten dabei 50 Prozent des Kaufpreises zurückerstattet, wie die Alliance SwissPass in einer Mitteilung schrieb.

Bislang sind zuggebundene Sparbillette kaum erstattungsfähig. Die bisherige Möglichkeit, ein Sparbillett mit einem Selbstbehalt von 10 Franken zu erstatten, wenn am selben Tag ein normales Ticket gekauft wurde, entfällt mit der Einführung des Sparbilletts Flex.

Aufschläge variieren

Mit der neuen Option reagiert die Alliance SwissPass auf die gestiegene Nachfrage nach flexibleren Erstattungskonditionen. Laut Umfragen wünscht sich mehr als 60

So geht's zum Billett

Für das «Sparbillett Flex» gibt es keine eigene Webseite. Wer ein Ticket über die SBB-App löst, kann sehen, ob Sparbillette für eine gewählte Verbindung angeboten werden (schwarzer Balken mit Prozent-Zeichen). Unter «Billette ab ...» erscheint nebst dem «Normalangebot» auch das «Sparangebot», dort wiederum das «Sparbillett Flex» mit dem Aufpreis.

Prozent der Sparbillett-Kundschaft eine grössere Flexibilität. Ziel des Sparbilletts Flex ist es gemäss dem Branchenverband, preiswerte und zugleich spontane Reisen zu ermöglichen sowie die Nutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver zu gestalten. Sparangebote helfen zudem, Verkehrsströme besser zu verteilen und weniger stark frequentierte Verbindungen besser auszulasten. Was in der Medienmitteilung nicht erwähnt wird: Die Flexibilität hat natür-

lich ihren Preis. Die Flex-Sparbillette kosten nämlich mehr als die herkömmlichen Sparbillette. Der Aufschlag beträgt rund 10 Prozent, wie ein kleiner Tariftest des InfoForums ergab. Konkret: Kostet ein Sparbillett beispielsweise 24,20 Franken, ist das Sparbillett Flex mal 2,40 Franken oder auch mal 3,60 Franken teurer. In einigen Fällen kommt der Preis des Sparbilletts Flex damit nahe an den Tarif eines normalen Streckenbilletts, das für einen gewählten Reisetag gültig ist, keinerlei Zugbindung enthält und somit maximale Flexibilität garantiert. Ein Preisvergleich lohnt sich daher. Kundinnen und Kunden sollten sich jedenfalls überlegen, ob ihnen ein Unterschied von beispielsweise zwei Franken eine Zugbindung wert ist.

Das Sparbillett Flex ist wie das normale Sparbillett ausschliesslich digital erhältlich, also via App oder im Webshop. Die Stornierung mit teilweiser Rückerstattung ist ebenfalls nur digital möglich.

www.alstom.com

MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

- FV-Dosto Fernverkehrszug
- Flexity-Tram in Zürich
- Metro Lausanne
- TRAXX Last Mile Lokomotive



ALSTOM
• mobility by nature •

Bahnland Schweiz im Fokus

Hochkarätiger Anlass im Verkehrshaus der Schweiz zur Neueröffnung der Schienenhalle. Der erwartete Personalmangel macht den Eisenbahnunternehmen grosse Sorgen.

Kaspar P. Woker «Die Eisenbahn ist die DNA des Verkehrshauses der Schweiz!» Mit dieser Aussage unterstrich der Direktor des Verkehrshauses (VHS), Martin Bütikofer, am 18. Juni die Neueröffnung der Schienenhalle, welche 1959 als Kernstück mit Originalen und Modellen den Autor schon als Jugendlichen zum Mitglied des VHS werden liess. Noch heute sind die 40 000 Mitglieder der finanzielle Nukleus des meistbesuchten Museums der Schweiz. Mittlerweile etwas verstaubt wurde im Schienenbereich unter anderen das legendäre Krokodil durch die «Köfferrilok» ersetzt – beides Ce 6/8, über 100-jährige elektrische Pioniere der SBB –, das Gotthardbahnmodell digitalisiert, die älteste Dampflokomotive der Schweiz von 1858 oder der noch letztes Jahr aktive CFe 2/4 der Mürrenbahn von 1913 zur Besichtigung freigegeben. Interaktive Features laden zum Ausprobieren beziehungsweise Mitmachen ein und sollen zusammen mit den öl-

verschmierten Trouvaillen dem «Spirit der Bahn» wieder ein Gesicht geben.

Ein grosses Anliegen von Martin Bütikofer bleibt der «War of talents» für zukünftige Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Die BLS erwartet beispielsweise, dass bis in 10 Jahren gegen 70 Prozent der Belegschaft in Pension gehen. Nicht nur FahrdienstleiterInnen oder BetriebswirtschaftlerInnen und MINT-AbsolventInnen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik) sind gefragt, sondern auch solche mit Berufslehren wie FahrwegbauerInnen oder ElektronikerInnen, hier bewusst jeweils mit «I» geschrieben. Es sollen Mädchen angesprochen werden. Bütikofer zeigte eine Warnweste der Grösse XXS, die Kinder auf dem Gleisbauspielfeld tragen.

Der Anlass wurde von einem hochkarätigen Podium begleitet, an dem sich vier Bahndirektoren und eine Vertreterin des BAV über die Zukunft der Bahn austauschten. Kundenorientierung, speziell im Frei-

zeitverkehr, macht sich bezahlt. Erstmals stieg 2024 der Modalsplit zugunsten des ÖV, dies zeugt von der Beliebtheit der Bahn.

Ein weiterer Höhenflug ist 2025 angesagt mit mehr internationalen Angeboten. Bahn-Sehnsüchte verführen zum Reisen mit der «kleinen Roten», der Rhätischen Bahn. Erfüllt werden solche Wünsche auch zukünftig nur dank rollenden Zügen auf der Albula-Strecke. Dort gelingt es offenbar, für Unterhalt und Betrieb neue Mitarbeitende zu finden.

Zu jedem Anlass gehört ein Schmankele. Das liessen sich BLS und BLS Historic nicht nehmen und sandten den legendären Blauen Pfeil, eine bald 90-jährige Ikone der Schweizer Bahnindustrie, mit VIP-Gästen von Bern direkt ins Verkehrshaus – dort durch einen VHS-Mitarbeiter mit einem Zweiwegfahrzeug reinmanövriert. Auch er geht mal in Pension: Nachfolger händelnd gesucht.

Die nächtliche Busalternativen

Brüssel und Barcelona werden ab November von Zürich direkt angefahren.

Kurt Metz Was auf der Schiene seit Jahren nicht mehr möglich ist, schafft nun das Start-up-Unternehmen Twiliner auf der Strasse: Die Schweiz ohne Umsteigen mit der belgischen sowie der katalanischen Hauptstadt zu verbinden. Als Bonus gibt es eine neue Direktverbindung nach Amsterdam dazu.

Die Schlafbusse mit 21 Sitzen in 2-1-Konfiguration, die zu vollständig ausfahrbaren Liegen umgewandelt werden können, beginnen ab November von Zürich aus zu rollen.

Die in Spanien gebauten Doppelstock-Cars verfügen über ein geräumiges WC, eine Garderobe zum Umziehen und eine Snackbar mit Kaffeemaschine. Sie fahren teilweise mit HVO-Diesel und produzieren so mindestens 85 Prozent weniger CO₂-Äquivalente als ein Flieger.



Im Schlaf ans Ziel: Mit ausfahrbaren Liegen.

Bild: Kurt Metz

Brüssel – Amsterdam wird nahezu jede Nacht angefahren: Zürich ab 21:30 Uhr, Stopps in Basel (23:00 Uhr) und Brüssel (6:15 Uhr), Amsterdam an 09.45 Uhr. Zürich – Bern – Girona – Barcelona steht vorerst drei Mal die Woche auf dem Fahrplan: donnerstags, samstags und dienstags hin und jeweils am folgenden Tag zurück. Die Abfahrt in Zürich ist um 19:30 Uhr, in Bern

um 21:15 Uhr und die Ankunft in Barcelona um 09:45 Uhr. Im Basis ticket sind die Platzreservation, ein Handgepäck bis 7 Kilogramm und ein Grossgepäck bis 23 Kilogramm eingeschlossen; die Preise pro Weg beginnen bei 150 Franken für Brüssel und Amsterdam, bei 156 Franken für Barcelona.

Twiliner füllt zwei empfindliche Lücken im internationalen ÖV-Angebot ab der Schweiz; dies allerdings angesichts der beschei-

denen Kapazitäten als Nischenanbieter und Ergänzung – nicht als Konkurrenz – zu Bahn und Flugzeug. Aufschlussreich wird sein, wie der Markt reagiert und ob sich daraus Schlüsse ziehen lassen für eine Wiedereinführung von direkten Zügen nach Brüssel und Barcelona.

Webseite: www.twiliner.com

SBB krebzen zurück

Die rein digitalen Schliessfächer an SBB-Bahnhöfen sorgten für Unmut und Protest. Zumindest in Locarno sind nun wieder Schliessfächer mit Münz installiert.

Gerhard Lob Es war eine grosse Aufregung, als vor einem Jahr bekannt wurde, dass die SBB an einer Reihe von Bahnhöfen ihre herkömmlichen blauen Schliessfächer, die mit Münzgeld funktionieren, gänzlich auf digitale Bedienweise umgestellt haben (siehe InfoForum 3/2024). Bei diesen muss das Fach mit dem Mobiltelefon über einen QR-Code erfasst und vorab bezahlt werden, bevor sich die Tür überhaupt öffnet. Auch der Abholprozess und allfälliges Nachzahlen kann nur noch digital abgewickelt werden. Kurzum: Ohne Handy und Online-Bezahlung kein Schliessfach.

Nun sind die SBB zurückgerudert, zumindest am Standort Locarno, an dem sich besonders viele Kundinnen und Kunden schwer taten mit den digitalen Fächern. Auf dem Bahnsteig 1 wurden – etwas versteckt in der Mitte des Perrons – erneut die klassischen blauen Schliessfächer installiert. Bei den digitalen Schliessfächern findet sich ein Hinweis auf die Fächer mit Münzzahlung.

Wie kam es dazu? War es eine Reaktion auf Proteste? SBB-Sprecherin Sabrina Schellenberg nennt auf Anfrage als Grund, dass im Vergleich zu anderen Standorten in Locarno vor allem ältere Touristinnen und Touristen unterwegs seien, welche teilweise nicht über digitale Zahlungsmittel verfügten: «Dies führte dazu, dass diese Kundinnen und Kunden die Schliessfächer nicht nutzen konnten, auch nicht mit Unterstützung unserer Mitarbeitenden vor Ort.» Damit haben sich die Befürchtungen bewahrheitet, dass vor allem ältere Menschen, die nicht digital unterwegs sind, von dieser Dienstleistung ausgeschlossen werden.

Von einem Fehler, vollständig auf digitale Schliessfächer umgestellt zu haben, wollen die SBB nicht sprechen. Das Bahnunternehmen orientiere sich an den Bedürfnissen seiner Kundinnen und Kunden. Locarno sei keineswegs der einzige touristische Standort mit Schliessfächern. «Die Altersstruktur der Touristinnen und Touristen in Locarno unterscheidet sich aber deutlich von der Altersstruktur an anderen touristischen Standorten», so Schel-



Kundenbedürfnis erfüllt: Neuinstallierte Fächer mit Schlüssel und Münzbezahlung.
Bild: Gerhard Lob

lenberg. Daher werde Locarno vorerst der einzige Standort bleiben, wo die SBB ihr Schliessfach-Angebot teilweise wieder auf Bargeld-Betrieb mit Schlüsseln umstellen.

Die Präsidentin von Pro Bahn Schweiz, Karin Blättler, begrüsst, dass die SBB in Locarno die Konsequenzen aus den Kundenbedürfnissen gezogen haben. Die Schliessfachfrage zeigt ihrer Meinung nach auf: «Lösungen können nicht von oben aufgezwungen werden.» Sie hofft, dass auch andere Standorte dem Beispiel Locarnos folgen.

Landesweit ist aber das digitale Schliessfach auf dem Vormarsch. Die SBB begrün-

deten die Umstellung vor einem Jahr mit dem Argument, das Münzannahme- und das Münzprüfsystem das Ende ihres Lebenszyklus erreicht hätten. Die Wartung und Bewirtschaftung der Schliessfächer mit Münzannahme sei technisch aufwändig und personalintensiv. Zudem wurden von den SBB ökologische und finanzielle Gründe ins Feld geführt: «Die Umweltbelastung, der CO₂-Fussabdruck und der Energieaufwand des Upcyclings sind im Vergleich zur Beschaffung neuer Schliessfachanlagen rund 80 Prozent niedriger, ausserdem ist das Upcycling wesentlich günstiger.»

Aus Kundensicht am bequemsten sind wohl die rot-grauen Schliessfächer, die sowohl mit Bargeld als auch mit Kreditkarten bezahlt werden können, aber ohne Schlüssel betrieben werden. Es wird eine Quittung mit einem QR-Code erstellt, mit dem das gewählte Fach wieder geöffnet werden kann. Diese Anlagen finden sich in Flughäfen wie Zürich oder Genf, aber auch an wichtigen Tourismus-Standorten wie Zermatt.

Tolles Herbstangebot: Der ZVV-ActionPass

Edwin Dutler Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bietet vom 1. August bis am 31. Oktober 2025 während einem frei wählbaren Zeitraum eines Monats für alle Personen ab Jahrgang 1965 (also mindestens 60 Jahre alt) einen persönlichen ZVV-ActionPass an. Das speziell auf aktive Seniorinnen und Senioren zugeschnittene Angebot lädt ein, den Kanton Zürich und seine Freizeitvielfalt zu entdecken. Es kostet 110 Franken und kann online oder am Schalter gekauft werden.

Der ZVV-ActionPass ist in allen Zonen des ZVV für Bahn, Bus, Tram, Schiff und Seilbahnen gültig und zwar in der 2. Klasse von Montag bis Freitag ab 9.00

Uhr, an Samstagen und Sonntagen ganztägig. Als Zusatztickets sind im ZVV-ActionPass noch zwei Fahrten vor 9 Uhr an Werktagen, eine Tageskarte für eine Begleitperson sowie ein Klassenwechsel in die 1. Klasse an einem Tag enthalten.

Ergänzt wird der ZVV-ActionPass mit rund 55 exklusiven Angeboten aus den Bereichen Kultur, Natur, Gastronomie und Unterhaltung wie Gratiseintritten in den Zoo Zürich, ins Kunsthhaus, ins Landesmuseum, ins Kunstmuseum Winterthur, ins Museum Rietberg oder ins Sauriermuseum Aathal. Wer den Herbst 2025 im schönen Kanton Zürich aktiv und günstig erleben möchte, erhält mit dem ZVV-ActionPass ein unschlagbares Angebot.

Nachrichten 1

Koffergebühren Flixbus

Wer im Internet ein Ticket für den Flixbus bucht und einen grossen Reisekoffer mitnehmen möchte, muss dafür neustens extra zahlen. 5,49 Euro verlangt das Unternehmen für einen Koffer bis zu einer Grösse von 80 Zentimetern, einer Breite von 50 Zentimetern und einer Tiefe von bis zu 30 Zentimetern. Er darf auch nicht schwerer als 20 Kilogramm sein. Weiterhin im Preis inklusive bleibt ein bis zu 10 Kilogramm schwerer Kurzreisekoffer mit einer Höhe von bis zu 55 Zentimetern sowie ein kleiner Rucksack oder eine kleine Umhängetasche mit bis zu 7 Kilogramm. Auch andere Bahnunternehmen, etwa in Frankreich, verrechnen zusehends grosse Gepäckstücke extra. (gl)

10 Jahre SwissPass

Der SwissPass ist am 1. August 2015 eingeführt worden. Seit damals wurde der SwissPass kontinuierlich weiterentwickelt. Anfänglich liessen sich darauf GA und Halbtax-Abo nutzen. 2016 und 2017 kamen Verbundabos dazu. Die SwissPass-Karte wurde zudem Träger für andere Freizeit- und Mobilitätsangebote wie Skipass, Messticket, Mobility- oder PubliBike-Abo. Die neuste Generation der Karte lässt sich als Zutritts- oder Identifikationsmedium verwenden. Zudem können Reisende mit dem SwissPass etwa am Billettautomaten bargeldlos Tickets lösen und die Ausgaben per Monatsrechnung begleichen. Dank «SwissPass Mobile» können Reisende seit 2018 ihre öV-Abos auch digital auf dem Smartphone vorweisen. (pd)

Mehr Todesfälle im öV

2024 starben bei Unfällen im öV 39 Menschen – mehr als doppelt so viele wie im Vorjahr (15). Dies berichtete «20 Minuten» unter Berufung auf Zahlen aus dem Bundesamt für Statistik. Auch von 2020 bis 2022 gab es pro Jahr nie mehr als 32 Todesopfer. Die Hälfte der Opfer kam bei Unfällen mit Trams, Postautos sowie Stadt- und Regionalbussen ums Leben. Die übrigen 19 Todesopfer entfielen auf Züge. Bei den Verstorbenen handelt es sich grösstenteils um Drittpersonen (34), dazu kommen drei Mitarbeitende von Verkehrsunternehmen und zwei Fahrgäste. Suizide sind in diesen Zahlen nicht enthalten. (gl)



Autoverlad Simplon

Seit dem 28. Juli 2025 bis Ende Jahr ruhen die Bauarbeiten im Simplontunnel. Die Autozüge zwischen Brig und Iselle verkehren wieder im 90-Minuten-Takt, und vom 1. August bis am 19. Oktober von Freitagsmittag bis Sonntag sogar wieder im 60-Minuten-Takt. Dies teilten die BLS mit. Am Lötschberg-Autoverlad fahren bis zu sechs Autozüge pro Stunde und Richtung. Infos

zu Wartezeiten und Störungen beim Autoverlad gibt es neu über die BLS-Mobil-App oder über die TCS-App. (gl)

Cargo Sous Terrain

An seiner Sitzung vom 25. Juni 2025 hat der Bundesrat den Sachplan Verkehr, Teil unterirdischer Gütertransport, verabschiedet. Dieser schafft die raumplanerische Grundlage für das geplante, aber sehr umstrittene unterirdische Gütertransportsystem Cargo Sous Terrain (CST). Das privatrechtliche Unternehmen CST plant den Bau eines unterirdischen Logistiksystems durch das Mittelland. Mit dem Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG), das am 1. August 2022 in Kraft getreten ist, hatte der Bund dafür die Rechtsgrundlage geschaffen. (pd/gl)

Barrierefreie Bahnhöfe

Ende 2024 waren 1132 der total 1800 Bahnstationen in der Schweiz für Menschen mit Beeinträchtigung autonom benutzbar. Das sind 43 mehr als Ende 2023. Da zunächst die grösseren Bahnhöfe angepasst wurden, konnten laut dem neuesten Standbericht des Bundesamts für Verkehr (BAV) Ende letzten Jahres 82 Prozent aller Reisenden von behindertengerechten Umbauten profitieren. Gemäss Planung der Bahnen werden bis Ende 2028 weitere 186 Bahnhöfe umgebaut. Damit wird sich der Anteil der Passagiere, die überwiegend selbständig und spontan reisen können, auf 86 Prozent erhöhen. Bei 312 Bahnhöfen oder Eisenbahn-Haltestellen verzögern sich die Anpassungen trotz wiederholter Intervention des BAV. (pd)

ZVV mit mehr Fahrgästen

Im Jahr 2024 waren 670 Millionen Fahrgäste im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) unterwegs – 15 Millionen mehr als 2023 (plus 2,4 Prozent). Die Nachfrage im gesamten ZVV-Gebiet erreichte damit fast wieder den Höchststand von 2019 – trotz verändertem Mobilitätsverhalten mit weniger täglichem Pendelverkehr, wie der ZVV mitteilte. Weniger schön: Da die Kosten wie erwartet stärker gestiegen sind als die Einnahmen, erhöhte sich das Defizit gegenüber dem Vorjahr um 34,7 Millionen auf 417,9 Millionen Franken. (pd/gl)

Kompliziertes Nachtzug-Geschäft

Die ÖBB reduzieren die Bestellung von Nachtzügen und die SBB fahren neu über Nacht nach Malmö (Schweden).

Edwin Dutler Die von den ÖBB mit grossem Trara geplanten Nachtzugverbindungen sind in der Realität angekommen. Gemäss Medienmitteilung der ÖBB werden nun von den geplanten neuen 33 Nightjet-Kompositionen doch nur 24 gekauft. Die anderen 9 neuen Kompositionen sollen als Tageszüge (Railjet 2) gebaut werden.

Diese Ankündigung kommt nicht überraschend und hat sich abgezeichnet. Die Nachtverbindungen von Zürich nach Barcelona und Rom sind ja in weite Ferne gerückt. Und für die bisherigen Verbindungen genügen die 24 neuen Kompositionen. Mit den neu in Betrieb genommenen Nightjet-Zügen können mit einer Ausnahme alle Verbindungen aus der Schweiz abgedeckt werden.

Bei der ersten Serie der neuen Railjet 2 wurden neunteilige Züge beschafft. Dies war ein Kompromiss, da mehrere vorgesehene Haltepunkte siebenteilige Doppelkompositionen wegen der fehlenden

Wie hoch dürfen die Zuschüsse für einen Nachtzug sein?

Ab April 2026 soll es eine neue Nachtzugverbindung zwischen der Schweiz und Schweden geben: Von Basel geht es über Nacht bis ins südschwedische Malmö (siehe Haupttext). Laut dem Bundesamt für Verkehr ist geplant, dass der Zug dreimal pro Woche verkehrt. Jeweils abends hin und am folgenden Tag zurück. Für Reisende ist das Angebot interessant. Für den Staat aber ein erheblicher finanzieller Aufwand: Wie der «Tages-Anzeiger» berichtete, unterstützt der Bund die Verbindung bis 2030 mit insgesamt 47 Millionen Franken. Auf ein Jahr gerechnet sind das rund 9,2 Millionen Franken – oder etwa 30 000 Franken pro einzelne Fahrt. Diese Kosten haben eine heftige Kontroverse ausgelöst. Sind die Zuschüsse gut investiert? Oder wird hier Geld zum Fenster hinaus geworfen? Schreiben Sie dem InfoForum Ihre Meinung:

cescato.lob@ticino.com



Manchmal lohnt sich ein Blick auf Versprechungen von einst: Die Nachtzugverbindung Zürich – Rom hätte im Dezember 2022 und die Nachtzugverbindung Zürich – Barcelona im Dezember 2024 kommen sollen. Den Betrieb aufnehmen werden diese wohl nie.

Grafik: Deutsche Bahn AG (2020)

Bahnsteiglänge nicht zulassen. Für den wachsenden Tagesfernverkehr werden nun 28 Züge wieder als siebenteilige Kompositionen beschafft, die als Doppelkompositionen auch nach Deutschland verkehren können. Der Schönheitsfehler ist nun leider, dass im siebenteiligen Railjet 2 nur noch ein Erstklasswagen vorgesehen ist, der als Endwagen des Zuges nicht barrierefrei betreten werden kann. Und bei der neuen Bestellung wurde auch versäumt, das katastrophale Business-Abteil wenigstens etwas zu verbessern. Zum Glück ist ein Einsatz der Railjet-2-Züge bei den Verbindungen in die Schweiz nicht vorgesehen.

Nun bleibt noch zu hoffen, dass ÖBB und Siemens die Wendezugsteuerung bei den neuen Railjet 2 sowie bei den Nightjet-Zügen in absehbarer Zeit hinbekommen, damit der Betriebsablauf vereinfacht werden kann und ein erneuter Stillstand bei den Nachtzügen vermieden werden kann.

Nachtverbindung Basel – Malmö

Die neu geplante Verbindung von Basel nach Malmö (Schweden) behilft sich ja mit dem Rollmaterial des heutigen Nachtzuges von Zürich nach Amsterdam. Da die SBB leider alle Schlaf- und Liegewagen verkauft haben, muss für diese neue Verbindung das Rollmaterial für den Nachtverkehr wieder von RDC gemietet werden. In der Vergangenheit waren mit diesem bereits

etwas älterem Rollmaterial doch öfters Ausfälle und Qualitätsmängel zu verzeichnen. So hoffen wir nun, dass die Wartungsprobleme in Zukunft gelöst werden.

Mit der Zieldestination Malmö haben die SBB eine sehr gute Entscheidung getroffen. Das Umsteigen in Kopenhagen in die permanent überfüllten Öresundzüge entfällt und im optimal konzipierten Bahnhof Malmö kann sehr gut auf die schwedischen Hochgeschwindigkeitszüge nach Göteborg und Stockholm umgestiegen werden. Die schwedische SJ ist seit Monaten aus Rollmaterialknappheit nicht mehr in der Lage, mit den Hochgeschwindigkeitszügen nach Kopenhagen zu fahren. Ausserdem ist der Umstieg in Kopenhagen von und nach Schweden mit einem längeren Fussmarsch zum Gleis 26 sehr kundenunfreundlich und die Züge in Richtung Deutschland werden öfters zu spät bereitgestellt.

Halbstundentakt zwischen Biel und Basel

Eine Auswahl an Neuigkeiten aus dem Fahrplan 2026 für den nationalen und internationalen Verkehr. Mit einem Ausblick auf den Fahrplan 2027.

Stephan Frei Das Fahrplanjahr 2026 dauert vom 13. Dezember 2025 bis am 12. Dezember 2026. Nachfolgend eine Auswahl von wichtigen Neuerungen. Soweit nichts anderes angegeben, gelten die Angaben immer in beiden Richtungen. Die Tarife im öffentlichen Verkehr bleiben im Jahr 2026 grundsätzlich unverändert.

Nordwestschweiz

Der Fahrplan 2026 bringt in der Nordwestschweiz den grössten Angebotsausbau seit 20 Jahren. Projekte aus drei Ausbauprogrammen der Eisenbahninfrastruktur ermöglichen ab dem 13. Dezember 2025 erweiterte Angebote: Das Wendegleis 40 in Liestal, die Entflechtung MuttENZ mit der Donnerbaumbrücke sowie die Leistungssteigerung in Basel SBB mit zwei weiteren Perrongleisen und der zusätzlichen Passerelle wurden aus dem Ausbauschritt 2025 finanziert. Sie ermöglichen, den S-Bahn-Takt von 30 Minuten auf 15 Minuten zu erhöhen.

145 Brig–Domodossola

Die Strecke zwischen Iselle di Trasquera, Domodossola und Arona wird 29.5.–26.7.2026 für den Verkehr gesperrt. Der EC-Verkehr zwischen Brig und Milano ist auch über Weihnachten 2025/Neujahr 2026 stark eingeschränkt.

230 Biel–Delémont–Basel

Die Inbetriebnahme der Doppelspur Grelingen–Duggingen ermöglicht die Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr Biel–Delémont–Basel. SBB und BLS haben vereinbart, dass die BLS die neue Fernverkehrsverbindung übernimmt, sie führt den IR56 Biel–Basel mit Mika-Zügen. Der

raschere Fahrgastwechsel dank dem Niederflureingang und die höhere Beschleunigung der Mika kompensiert die fehlende Neigetechnik für das bogenschnelle Fahren. Dagegen verlieren die Haute-Sorne und die Ajoie die umsteigefreien Verbindungen nach Biel und Basel.

240 Delle–/Belfort–Delémont

Die Verkehrszeiten zwischen Delémont und Delle ändern nicht, hingegen wird die Linienführung angepasst: Der RE56 Biel–Meroux und die S3 Olten–Porrentruy verschwinden in dieser Form: Der Fernverkehr lässt der S3 zwischen Laufen und Delémont keinen Platz mehr und ersetzt den RE56 zwischen Biel und Delémont eins zu eins. Die Region Bourgogne-Franche-Comté will kein attraktives grenzüberschreitendes öV-Angebot finanzieren und hat diese Zusammenarbeit mit dem Kanton Jura gekündigt. Der internationale Regionalverkehr endet 7 Jahre nach der Wiederinbetriebnahme der Strecke Delle–Belfort, die von der Schweiz mitfinanziert wurde. Der Kanton Jura führt eine direkte Linie Delémont–Bonfol ein. Die Personenbeförderungskonzession Porrentruy–Bonfol wird von den Jurabahnen (CJ) an die SBB übertragen.

410 Biel–Olten(–Zürich)

Der IC5 15xx Lausanne–Zürich(–St. Gallen) wird westlich von Biel durch die IC51 nach Basel abgelöst, zwischen Biel und Zürich durch den IR55. Statt der ICN RABe 500, die bogenschnell fahren, werden IR-Dosto RABe 512 mit kurzem Fahrgastwechsel und stärkerer Beschleunigungsfähigkeit/Spurtstärke eingesetzt. Der Speisewagen entfällt, hingegen können die Reisenden eben ein- und aussteigen und der Veloselbstverlad ist ohne Reservation möglich. Die Linie bietet auch ein BehiG-konformes Angebot zwischen Biel und Zürich an.

411 Moutier–Solothurn

Der durchgehende Verkehr auf der erneuerten Strecke Solothurn–Gänsbrunn–Moutier durch den instandgesetzten Weis-

sensteintunnel wird am 6.6.2026 wieder aufgenommen. Das Angebot entspricht demjenigen vor der Sanierung der Strecke.

500 Basel–Olten

Der Fernverkehr Basel–Bern, der vor einigen Jahren aufgrund von Bauarbeiten zwischen Basel und Olten mehrere Minuten zusätzlich Fahrzeitreserve erhielt, wird um 1 bis 2 Minuten beschleunigt. Allerdings reicht es nicht, um den schlanken Anschluss an die TGV nach Paris herzustellen, wozu auch die um 1 Minute verlängerte Mindestumsteigezeit beiträgt.

600 Luzern–Zürich–Chiasso

Mit der Verlängerung zweier IC2 Zürich–Lugano als EC bis Milano und eines IC2 bis Chiasso entsteht zwischen Zürich und Chiasso in der Halbstundenlage ein durchgängiger Stundentakt. Damit wird das südliche Mendrisiotto stündlich direkt mit der Deutschschweiz verbunden.

700 Basel–Zürich

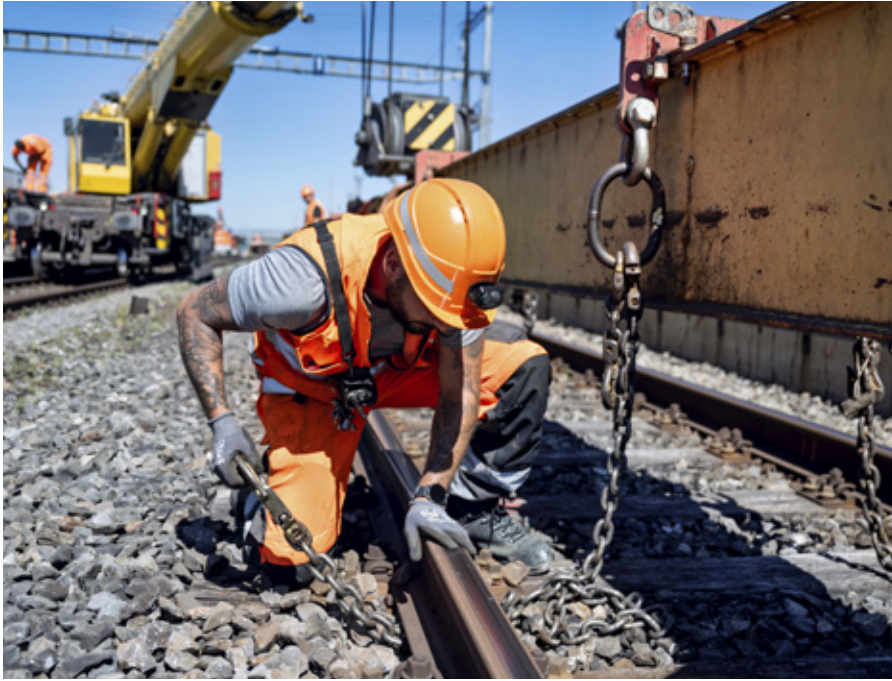
Die IR36 werden vollständig mit IR-Dosto RABe 512 geführt, was ermöglicht, zusätzliche Halte einzuführen. Sowohl die Züge 19xx nach Zürich HB als auch die Züge 20xx nach Zürich Flughafen halten in Möhlin, die 20xx auch in Stein-Säckingen. Die Haltepolitik zwischen Basel SBB und Baden wird also einheitlich. Zwischen Basel und Stein-Säckingen ergibt sich für die IR-Halte zusammen mit der S1 ein Viertelstundenrhythmus. Mit dergleichen Haltepolitik ist nun auch eine gemeinsame Liniennummer gerechtfertigt.

850 Zürich–St. Gallen

Die IC5 15xx verkehren nur noch Zürich–St. Gallen. Westlich von Zürich werden sie durch die IR55 Biel–Zürich und die IC51 Lausanne–Basel ersetzt. Mit noch 1 bis 2 Minuten Umsteigezeit besteht zwischen dem IR55 und dem verbleibenden IC5 kein Anschluss, was die Verbindungen vom Jura- und Emmental–Oberaargau (IR17 mit Umsteigen in Olten) nach dem Flughafen und weiter in die Ostschweiz das An-

Hinweis

Eine ungekürzte Fassung des Artikels zum Fahrplan 2026 ist auf der Webseite von Pro Bahn Schweiz www.pro-bahn.ch unter der Rubrik **Aktuell Schweiz** aufgeschaltet.



Baustellen auf dem Netz sorgen auch 2026 für betriebliche Änderungen.
Bild: SBB

gebot deutlich verschlechtert. Letztlich ist nicht einzusehen, weshalb der IR55 nicht bis St. Gallen durchgebunden werden kann. Genauso wie zwischen Biel und Zürich könnten die IR-Dosto auch zwischen Zürich und St. Gallen dank rascherem Fahrgastwechsel und hoher Beschleunigung die Fahrzeiten der Neigezüge insgesamt halten. Ersatzzüge für die EC zeigen dies in der Praxis.

900 Zürich–Chur

Die neuen langen Überholgleise in Pfäffikon SZ, ein Projekt des Ausbaus Schrittes 2025, ermöglichen die Überholung eines langen Güterzuges durch einen IC. Entsprechend kann der Halbstundentakt der IC3 Zürich–Chur auch Montag bis Freitag weitgehend vervollständigt werden. Die IC-Linie Genève–Aéroport–Chur am Wochenende wird alle zwei Stunden, total 5 mal täglich angeboten (aktuell 4 mal), grundsätzlich synchronisiert zu den TGV Paris–Zürich, also in den Stunden, wenn in der Regel ohnehin keine Durchbindung Basel–Chur möglich ist. Die Linie trägt mindestens im Fahrplanentwurf weiterhin keine Nummer – naheliegend wäre IC11.

920 Chur–Disentis/Mustér–Andermatt

Zwischen Chur und Ilanz wird der Halbstundentakt mit alternierenden Halten eingeführt. Die Bahnhöfe zwischen Reichenau und Ilanz behalten also den Stundentakt. Reisen ab Trin oder Valendas-Sagogn nach

anderen Haltepunkten zwischen Chur und Ilanz sowie Richtung Domleschg–Albula sind nur mit Umwegsfahrten via Ilanz oder Chur möglich, in Ilanz mit 30 Minuten Umsteigezeit, in Chur innert 3 Minuten, dazu kommt der Mehrpreis des doppelt befahrenen Abschnitts. Grosser Verlierer ist der Tourismus in der Rheinschlucht: Zwischen Trin und Versam, wo aus Umweltgründen kein Wanderweg gebaut werden darf, existieren ausser zu Randzeiten keine direkten Verbindungen mehr.

Internationaler Nachtverkehr

Auf den Fahrplan 2026 werden die Nachtzüge nach Hamburg und Amsterdam auf die neuen Railjet-Kompositionen der ÖBB umgestellt, ergänzt mit EC-Sitzwagen der SBB. Am 1.4.2026 soll der Nachtzug nach Wien folgen. Ebenfalls ab April 2026 soll dreimal wöchentlich ein EuroNight Basel–Malmö verkehren, in der Tradition des Ende 2014 eingestellten EN «Aurora» Basel–Kopenhagen (ursprünglich CNL). Dies ist der erste Nachtzug, den die SBB in eigener Verantwortung produzieren werden, seit sie 2009 den Nachtzug nach Rom eingestellt haben. Die ÖBB unterstützen im Vertrieb.

Schweiz–Frankreich

Die beiden TGV-Paare Paris–Genève–Lausanne entfallen im Fahrplanjahr 2026 zwischen Genève und Lausanne, weil Bauarbeiten zwischen La Plaine und Genève eine spätere Ankunft bzw. frühere Abfahrt in Genève verlangen. Mit der gewonnenen Komposition wird die Verkehrsdauer des

TGV Lausanne–Marseille erweitert: Statt nur täglich im Juli und August verkehrt das Zugpaar 16.4.–2.11. Donnerstag–Montag und 27.6.–16.8. täglich.

Schweiz–Basel–Deutschland

Die beiden EC Interlaken/Zürich–Köln–Dortmund/Hamburg dem Rhein entlang mit Lok und SBB-EC-Wagen werden eingestellt. Die Zahl der Direktverbindungen zwischen der Schweiz und Deutschland via Basel–Rheintal wird aber trotz der schlechten Betriebsqualität in Deutschland kräftig ausgebaut. Vorläufig werden drei direkte ICE nach Brig angeboten. Zwei werden dort nach Deutschland starten, der dritte fährt am späten Abend nach Basel. Auch Chur profitiert von 4 (statt bisher nur 1) Direktverbindungen.

Zürich–Stuttgart

Die früher im Frühling 2026 vorgesehene Stilllegung der Strecke Stuttgart Hbf–Vaihingen (Panoramabahn) der Gäubahn wird auf den 3. April 2027 verschoben. Danach werden die IC Zürich–Stuttgart bis auf weiteres in Stuttgart-Vaihingen wenden. Die Verbindung mit der Innenstadt erfolgt mit der S-Bahn, im 3. Quartal 2027 mit der Stadtbahn/U-Bahn.

Zürich–Österreich

Der Verkehr Richtung Österreich wird 2026 mehrfach behindert: Die Strecke Innsbruck–Hall im Tirol ist 6.–30.1.2026 gesperrt. Die RJX/EC fahren aus Richtung Schweiz bis Innsbruck. Die NJ werden via St. Margrethen–München umgeleitet. Zusätzlich ist die Strecke Buchs SG–Feldkirch 14.6.–14.10.2026 gesperrt. 4 der 6 RJX/EC werden via St. Margrethen umgeleitet und benötigen eine weitere halbe Stunde Fahrzeit.

Gotthard–Italien

Zwei der drei Lücken im EC-Stundentakt Zürich–Milano werden durch die Verlängerung von IC2 geschlossen. Die direkte Verbindung nach Ligurien wird neu geplant: Anstelle des ganzjährigen EC-Paars Zürich–Genova mit Verlängerung am Wochenende im Sommerhalbjahr nach Sestri Levante wird April–Oktober täglich ein Zugpaar Zürich–Genova–Livorno verkehren.

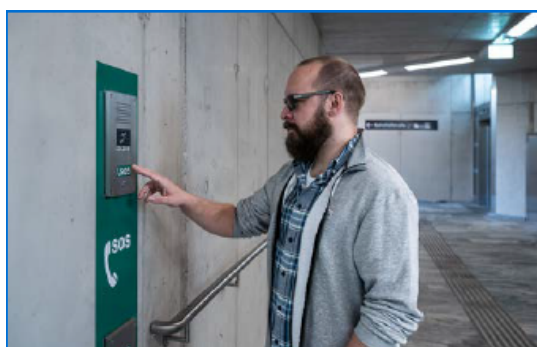


MEHR SICHERHEIT IM SALZBURGER NAHVERKEHR DANK INTELLIGENTER TECHNOLOGIEN

Mit dem Projekt an den Bahnhöfen Oberndorf und Bürmoos setzen die **Salzburg Linien** und die **Commend** gemeinsam ein starkes Zeichen für zukunftsfähige Mobilität. Ziel des Projekts war es, moderne, barrierefreie Verkehrsknotenpunkte zu schaffen, die den Bedürfnissen aller Fahrgäste gerecht werden – besonders auch Menschen mit Behinderungen.

Zum Einsatz kamen unter anderem innovative IP-Kommunikationslösungen von Commend, ergänzt durch Beschallungssysteme, Notrufeinheiten und haptisch bedienbare Infokioske. Auch die Anbindung an eine zentrale 24/7-Leitstelle sowie die Integration von Videoüberwachung und Werbemöglichkeiten auf digitalen Anzeigen waren Teil des umfassenden Konzepts.

Das Ergebnis: Mehr Sicherheit, einfache Bedienbarkeit, direkte Hilfe im Notfall – und damit ein echtes Plus an Lebensqualität für alle Reisenden. Das Projekt zeigt beispielhaft, wie technologiebasierte Infrastrukturlösungen einen inklusiven und zukunftsorientierten ÖPNV ermöglichen.



Die enge Zusammenarbeit mit lokalen Partnern, wie etwa Smart Alliance, sowie die konsequente Ausrichtung auf Nutzerfreundlichkeit und Skalierbarkeit machen die Lösung zudem wirtschaftlich attraktiv – auch für andere Regionen. Damit schafft das Projekt eine wertvolle Grundlage für moderne Mobilität in ganz Europa.



Commend entwickelt und produziert Sicherheits- und Kommunikationssysteme mit Leidenschaft. Seit über 50 Jahren setzt Commend diese Leidenschaft in zuverlässige Kommunikationssysteme für den Schutz von Menschen, Unternehmen, Gebäuden und Eigentum um. Die Stimme, die Bedürfnisse und das Vertrauen unserer Kunden sind die Inspiration für alles, was wir tun, von der Forschung bis zur Produktion, von der Installation bis zum Kundendienst. Das Ergebnis sind technologisch innovative und qualitativ hochwertige Produkte für jeden Kommunikations- und Sicherheitsbedarf, sei es in ohrenbetäubenden Strassentunneln, in lauten Fabriken, die Schmutz und hohen Temperaturen ausgesetzt sind, in sterilen medizinischen und Produktionsumgebungen, auf Schiffen, Yachten, in Zügen, Parkhäusern, Büros oder in Smart Cities.

Mehr Informationen: www.commend.com

Kontakt Commend AG Schweiz: Christian Lampart, Verkaufsleiter Deutschschweiz / Tessin, c.lampart@commend.ch

Verstösse werden selten geahndet

Die SBB über ihre Erfahrungen mit dem Rauchverbot in Bahnhöfen.

Gerhard Lob In der Schweiz sind Bahnhöfe seit dem 1. Juni 2019 grundsätzlich rauchfrei, mit Ausnahme von ausgewiesenen Raucherzonen. «Ab hier rauchfrei» ist häufig zu sehen. Die SBB-Medienabteilung antwortete auf Fragen zur Einhaltung dieses Verbots.

Welche Erfahrungen haben die SBB mit diesem Rauchverbot gemacht?

Die Akzeptanz der schweizweiten Einführung von rauchfreien Bahnhöfen mit Raucherbereichen ist hoch. Grossmehrheitlich halten sich die Rauchenden an die Spielregeln. Wo es Regeln gibt, gibt es jedoch immer auch Personen, die diese missachten. Unsere Mitarbeitenden vor Ort beobachten und kontrollieren die Einhaltung der Regelung.

Sind davon alle Rauchwaren (auch elektr. Zigaretten) betroffen?

Ja, das Rauchverbot gilt für entzündbare Tabakwaren sowie für Produkte wie E-Zigaretten und erhitzte Tabakwaren.

Wird das Verbot kontrolliert?

Reisende, die sich nicht an die Rauchfrei-Regelung halten, werden von SBB-Mitarbeitenden angesprochen, auf die signalisierten Raucherbereiche hingewiesen und auf die Einhaltung der geltenden Regelungen sensibilisiert. Die Kontrolle erfolgt durch die Transportpolizei, Transsicura und weitere von der Transportpolizei beauftragte Sicherheitsdienste.

Wurden und werden Bussen ausgesprochen?

Verstösse gegen die Bahnhofordnung können zu Wegweisungen, Schadenersatzforderungen und/oder Strafverfolgungen führen. Es können auch Umtriebsentschädigungen von mindestens 25 Franken

erhoben werden. Zur Anzahl der ausgesprochenen Bussen bzw. Umtriebsentschädigungen führen wir jedoch keine Statistik.

Auffällig ist, dass auch bei eher kurzen Halten von Zügen Passagiere in einem Bahnhof kurz aussteigen, um vor dem Waggon zu rauchen. Oft werden Sekunden vor der Abfahrt die Zigarettenstummel ins Gleisbett geworfen. Sind sich die SBB dieser Praxis bewusst? Was wird dagegen getan?

Die SBB sind sich bewusst, dass Zigarettenstummel ins Gleisbett geworfen werden. Das Littering von Zigarettenstummeln und anderen Gegenständen bleibt eine grosse Herausforderung. Wir sensibilisieren unsere Mitarbeitenden, Rauchende freundlich auf die Rauchzonen hinzuweisen, und arbeiten weiterhin daran, die Einhaltung der Regeln zu verbessern.

ÖV-Kolumne

«Pop-up-Bahnhöfe» für Schweiz – London direkt?

Kurt Metz

Der Vorschlag überzeugt auf den ersten Blick: Der erste direkte Zug zwischen der Schweiz durch den Kanaltunnel wird – wenn es nach der Noch-Monopolistin Eurostar geht – von Genf nach London St. Pancras International verkehren. Weil es im Hauptbahnhof Genève Cornavin jedoch keinen Platz hat für einen «sterilen» Abfertigungsbereich, brachte die renommierte Westschweizer Tageszeitung *Le Temps* die Idee in die mittlerweile hitzige Diskussion, sich des Güterbahnhofs Genève La Praille zu bedienen, um dort die nötige Infrastruktur zu erstellen. Entsprechend lange Gleise hat es angesichts des zurückgehenden Verkehrs von SBB Cargo genug und die Haltestelle des «Léman Express» in Lancy Pont Rouge sei auch in Fussgängerdistanz zu erreichen. Angedacht ist die Lösung für eine erste Phase und allenfalls nur mit Einrichtungen auf Zeit, also eine Art «Pop-up-Bahnhof Genève La Praille International».

Dabei würde die notwendige Einzäunung weder mit dem Landschafts-, Denkmal- und Heimatschutz in Widerspruch stehen. Und sollte sich das Angebot entgegen den optimistischen Annahmen dennoch nicht rechnen, wären die Gebäulichkeiten und der Bahnsteig rasch wieder abgebaut.

Analog zu Genève La Praille International könnte dieses Konzept auch in den Rangierbahnhöfen Basel Muttenz und Zürich Limmattal funktionieren! Dort hat es ebenfalls genügend lange, unbenutzte Gleise und ausreichend Raum für die Check-in- und Sicherheitskontroll-Anlagen. Zudem fahren in hoher Kadenz S-Bahnen in unmittelbarer Nähe vorbei. Eventuell könnten sogar IC-, IR- und RE-Züge Halt machen, um die Anschlüsse auf die London-Züge aus weiten Teilen der Deutschschweiz sicherzustellen. So bestechend die Idee ist, so ändert sich

wenig an den grundlegenden Bedenken zur Einführung von Direktverbindungen nach London. Der Markt wird dadurch nicht grösser, die Investitionen in die neuen Züge, die Betriebskosten für die «sterilen Terminals» mit den hohen Personalaufwendungen und die Wettbewerbssituation mit dem preisgünstigen Flugverkehr bleiben die gleichen. Also: Auch mit günstigen Pop-up-Bahnhöfen lässt sich die Idee kaum realisieren, ausser es finden sich die notwendigen Sponsoren. Vielleicht wäre für die Bauten die Schweizer Holzindustrie zu gewinnen, um so ein zusätzliches ökologisches Zeichen zu setzen. Sie liessen sich auch leicht entfernen und das Material wiederverwenden, wenn das Angebot auf ein ungenügendes Echo stossen sollte. Bloss die Steuerzahlenden sollten für das finanzielle und operationelle Abenteuer «London direkt per Bahn» nicht zur Kasse gebeten werden.

Nachrichten 2

Personenverkehr mit Quartalsrekord

Mit 5,99 Milliarden Personenkilometern erreichte der Schweizer Schienenpersonenverkehr im zweiten Quartal 2025 einen neuen Höchststand seit der Einführung des Quartalsreportings Bahn im Jahr 2014. Im Vergleich zum Vorjahresquartal entspricht dies einem Zuwachs von 3,6 Prozent. Derweil bleibt der Schienengüterverkehr weiterhin unter Druck: 2,76 Milliarden Nettotonnenkilometer entsprechen einem Rückgang von 9,5 Prozent im Vergleich zur Vorjahresperiode. Dies sind die wichtigsten Erkenntnisse aus dem aktuellen Quartalsreporting Bahn, basierend auf den Daten der Litra und des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) in Zusammenarbeit mit den SBB. (pd)

Kurz vor der Zielgeraden

Der Verein Pro Salonwagen WSB (Wynental- und Suhrentalbahn) feiert wichtige Meilensteine beim Wiederaufbau des historischen Triebwagens. Die Arbeiten schreiten zügig voran – für den letzten grossen Schritt fehlt nur noch die Finanzierung neuer Radsätze. Die nötigen 80 000 Franken sollen über ein Crowdfunding zusammenkommen (Projektbeschreibung auf der Plattform lokalhelden.ch). Auch Sitzplatz-Patenschaften sind möglich. Das grosse Ziel: Im Jubiläumsjahr 2026 – 125 Jahre Bahnlinie Aarau–Schöftland – soll der Triebwagen wieder fahren. Danach wird er seinem Zweck als Fahrzeug für Sonderfahrten auf dem Streckennetz der WSB übergeben. (gl)

Kritik an Förderung

Das Parlament hat Geld für internationale Züge gesprochen: Der Bund fördert die Vorbereitungsarbeiten für den Nachtzug nach Malmö mit 1,2 Millionen Franken (siehe auch Seite 11), finanziert die Zulassung der Giruno-Züge für Fahrten bis 250 km/h in Italien mit 5 Millionen und das Retrofit von Speisewagen für den Verkehr nach Österreich mit knapp 2 Millionen Franken. Der ehemalige BAV-Chef Peter Füglistaler hat diese Subventionen in einem Blog scharf kritisiert: «Sind das wirklich die Massnahmen, um den internationalen Verkehr wettbewerbsfähig und eigenwirtschaftlich zu machen? Ist noch mehr Freizeitverkehr durch Europa ökologisch sinnvoll, einfach weil er



im Zug (inkl. Speisewagen) und bei Hochgeschwindigkeit zurückgelegt wird?» (gl)

Rekordzahlen bei der RhB

Im Jahr 2024 erzielte die Rhätische Bahn (RhB) mit rund 15,8 Millionen Reisenden einen neuen Rekord im Personenverkehr. Auch die Fahrgastzahlen bei den Panoramazügen Bernina-Express und Glacier-Express erreichten neue Höchstwerte: Fast 700 000 Fahrgäste aus der ganzen Welt wählten im Jahr 2024 eine Reise in einem der beiden Züge. Der Bernina-Express erreichte dabei erstmals in seiner Geschichte einen Kostendeckungsgrad von über 100 Prozent, wie die RhB aus Anlass ihrer Generalsversammlung im Juni mitteilte. Auch der Autoverlad Vereina verzeichnete mit 560 000 transportierten Fahrzeugen einen neuen Rekord;

2024 wurden nochmals 25 000 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr befördert. (pd/gl)

Neuer Sitz für SBB Historic

Bei SBB Historic (im Bild das Depot Erstfeld) haben die Vorbereitungen für ein ambitioniertes Infrastrukturprojekt begonnen: In Olten soll bis 2027 der neue Geschäftssitz entstehen, der sich im Moment in Windisch befindet. Die Sanierung der historischen Halle 500, der Bau der angrenzenden Kranhalle sowie die Renovation des sogenannten Riggbach-Gebäudes bilden das Herzstück dieses Vorhabens, das mit SBB Immobilien realisiert wird, wie SBB Historic (Stiftung Historisches Erbe der SBB) mitteilte. Die Einweihung ist pünktlich zum 125-Jahre-Jubiläum der SBB im Jahr 2027 geplant. (gl)

«Aargau Verkehr» an Spitze

Im Jahr 2024 waren die Bedingungen für die Fahrgäste im öffentlichen regionalen Personenverkehr insgesamt gut. Die Erhebungen durch Testkundinnen und -kunden zeigen, dass die Qualität weiter stieg – vor allem punkto Sauberkeit. Fast 95 Prozent der Züge und 90 Prozent der Busse kamen pünktlich an. Dies geht aus dem Bericht über das Qualitätsmesssystem im regionalen Personenverkehr für das Jahr 2024 hervor, den das Bundesamt für Verkehr (BAV) veröffentlicht hat. Besondere Freude löste die Publikation des Berichts bei «Aargau Verkehr» aus: Denn das Unternehmen erreichte im Rapport mit 99.21 von 100 Punkten das beste Ergebnis im schweizweiten Vergleich der Regionalbahnen. (pd/gl)

Ein Meilenstein

Seit Juni 2025 verkehren neu direkte Buskurse zwischen Disentis/Mustér GR und Biasca TI. Die Eröffnung der Verbindung via Lukmanier-Passstrasse hat der Verein Pro Lucmagn mit dessen Präsidenten Nationalrat Martin Candinas im Beisein der Bündner Regierungsrätin Carmelia Maissen und des Tessiner Regierungsrats Claudio Zali gefeiert. Die direkte Busverbindung markiert einen bedeutenden Meilenstein für den ÖV zwischen der Surselva und dem Bleniot. Die Verbindung wird zunächst saisonal betrieben, mit dem Ziel, das Angebot langfristig auszuweiten, um eine ganzjährige Nutzung zu ermöglichen. (pd/gl)

Neues Leben in verwaisten Bahnhöfen

Im Bahnhofgebäude Ossingen ZH heisst Meike Krott in ihrem Kafi «Liesowski» seit einem Jahr Pendlerinnen, Touristen sowie Klein und Gross vom Dorf willkommen.

Johannes von Arx Das Bauern- und Pendlerdorf Ossingen mit gut 1800 Einwohnerinnen liegt auf der S29-Strecke Winterthur – Seuzach – Stein am Rhein. Turbo fährt bis 21 Uhr im Halbstundentakt, bereits ab Dezember mit den neuen «Flirt Evo» (Evolution). Freilich lauern Bahnaffine nicht selten fabrikneuen Fahrzeugen auf, die auf dem Abschnitt Seuzach – Etzwilen (richtig, das Dorf, in dem am 27. April 2025 ganz gross das Jubiläum 150 Jahre Schweizerische Nationalbahn SNB gefeiert wurde) Test- und Einstellungsfahrten machen. Dieser 24 Kilometer lange Abschnitt eignet sich dazu, weil Neigungen (Einschnitt Thur) und Kurvenradien ähnlich sind wie auf der Gotthard-Bergstrecke.

Liebe auf den ersten Blick

Ossingen – mit dem Label «Energienstadt Gold» ausgezeichnet – wird auch durch Postautolinien bedient und ist beliebter Ausgangspunkt für Velotouren und Wanderungen. Hier verkaufte Peter Richter früher ab einem von den SBB gemieteten Terminal Billette und Abos und erteilte kompetente Fahrplanauskünfte. Das war das Stationshaltermodell. Wer immer von Winterthur – rechts sitzend – nach Ossingen fährt, kann die optischen und akustischen Anzeigen ignorieren. Wenn nämlich ein strahlend weisser Kirchturm immer mehr aus der Landschaft wächst, dann sind wir in Ossingen. Dort steht eines von zahlreichen Bahnhofgebäuden, das man bei SBB Immobilien mieten kann. Der Architektin Meike Krott und ihrem Lebenspartner Wolfram Schinner gefielen sowohl der Ort als auch die umgebende Natur. Wie sie sich im einstigen Schalterraum im denkmalgeschützten Bahnhof umschauten, imaginierte sich Meike schon ihr künftiges «Kafi» für einen Espresso vor der Fahrt zum Arbeitsplatz, als ein Ort der Begegnung für die Dorfbevölkerung und Oase für Kinder in der Spielecke. Eine echte architektonische Herausforderung für einen Zeitsprung in die Zukunft, ohne den Geist der Vergangenheit gänzlich auszulöschen und erst noch möglichst alles umweltfreundlich auszustatten.



Raï (links) und Martin haben sich im «Kafi Liesowski» gemütlich niedergelassen, Steffen, in Dresden aufgewachsen, gesellt sich unmittelbar vor Abfahrt der S29 Richtung Stein am Rhein zu Geschäftsführerin Meike Krott (auch links im Bild an der Bar).

Bilder: Johannes von Arx

Ein Jahr später das Kafi-Fest

Gemietet, geplant und realisiert – mit Materialien aus dem Brocki, einem original erhaltenen Boden und viel Eigenleistung – eröffnete sie am 29. September 2024 das «Kafi Liesowski». Ein Wort aus dem Polnischen? «Nein, einfach der Spitzname.» Was aber steckt dahinter? Meike: «Das bleibt mein Geheimnis.» Offen dagegen ist sie gegenüber ihren Gästen, denen sie gerne das Du anbietet. Ein Jahr danach zieht Meike eine verhaltene Bilanz: «Leider bleiben die Gäste immer noch zum grossen Teil fern. Vor allem die Pendler sind verhalten. Auch Familien finden selten den Weg ins Kafi, obwohl die Feedbacks

nach wie vor äusserst positiv sind». Das ist indes auch dem Umstand geschuldet, dass Meike das nahe gelegene Restaurant nicht konkurrenzieren will und deshalb durch die Woche in der Regel bereits um 9 Uhr schliesst, an den Wochenenden aber den ganzen Tag über Gäste willkommen heisst. Nichtsdestotrotz geht am **Samstag, 20. September nachmittags** (bei gutem Wetter) ein Kafi-Fest über die Bühne.

Bahn frei für weitere Ideen

Die neue Nutzung des Bahnhofs Ossingen ist ein Beispiel von vielen. In Perroy am Genfersee hat die Bildhauerin Patricia Brunschwig im historischen Bahnhofgebäude ihr «L'Atelier G'art» eingerichtet, erschafft beeindruckende Skulpturen aus Ton und bietet Kurse an. In Gland verkaufen in der Region Beheimatete in ihrer «La Bouquinerie» gebrauchte Bücher. Die SBB laden dazu ein, weiteren verwaisten Bahnhöfen mit kreativen Ideen neues Leben einzuhauchen, Akzente zu setzen und damit auch zu einem Aufenthalt einladen.

Eine Branche im Umbruch

Der Bahnkongress «Bahn25» in Basel stellte den Güterverkehr in den Fokus.

Lorenz Degen Sandra Strüby, SP-Landrätin aus Buckten, blickte erstaunt in den grossen Saal: «Boah, hier ist aber ein massiver Männerüberschuss!» In der Tat versammelten sich zum diesjährigen Bahnkongress «Bahn25» am 16. Mai vor allem männliche Vertreter der Eisenbahnbranche im Novartis Campus in Basel. Von den rund 400 Teilnehmenden liessen sich die Frauen an zwei Händen abzählen. Eine, die dafür umso deutlicher hervortrat, war Ulla Kempf. Die deutsche Eisenbahn-Sachverständige, die nach ihren Worten Basel zu ihrer Wahlheimat erwählt hat, legte Schwachstellen im Organisationssystem offen. «Unternehmen, die auf der grünen Wiese entstanden sind, wie Google zum Beispiel, sind ganz anders aufgebaut.» Besonders im Baubereich gebe es strukturelle Mängel, zum Beispiel sei die Planung bei Verspätungen unberechenbar geworden. «Wir müssen darüber nachdenken, Neues zu tun!» rief sie ins Publikum, das höflich applaudierte, ohne in Begeisterungstürme auszubrechen.

Regierungsrat Isaac Reber betonte in seiner Ansprache die Bedeutung der Region Basel als Logistikkreuzung der Schweiz. Auf die vier Verkehrsträger Strasse, Schiene, Wasser und Luft wies auch Martin Dätwyler, Direktor der Handelskammer beider Basel, hin und forderte die Politik auf, die Kapazitätsengpässe zu beheben: «Neue Trassen für die S-Bahn helfen auch dem Güterverkehr.»

Wenig neue Fahrgäste

Thomas Eugster (FDP), Präsident der landrätlichen Bau- und Planungskommission, umriss in einem Pausengespräch die Möglichkeiten der Digitalisierung, die sich aber vor allem auf der Strasse auswirken würden. «Die Staus entstehen heute tagsüber zu den Spitzenzeiten. Wenn Fahrzeuge für den Gütertransport autonom in der Nacht fahren können und durch neue digitale Fahrgastmodelle die Belegung pro Auto von heute meist einer Person auf zwei Personen gesteigert werden kann, würde dies auf einen Schlag eine deutliche Entlastung der Infrastruktur bedeuten.» Eugster beobachtet, dass im Personenverkehr mehr

öV-Angebot nicht zwingend zu einer Verlagerung führt: «Obschon wir immer mehr Geld in den öV stecken, ändert sich der Modalsplit im Baselbiet übers Ganze gesehen bisher kaum. Das bedeutet, die Ausbauten werden zwar teilweise mehr genutzt, aber von Menschen, die jetzt schon im öV unterwegs sind. Hingegen werden wenig neue Fahrgäste generiert.» Für die Zukunft richtet Eugster den Blick nach Norden: «Wir sind nicht der Grossraum Zürich mit einem kreisrunden Einzugsgebiet. Ein grosser Teil unserer Pendlergebiete liegt in Deutschland und Frankreich. Bei uns dauern Prozesse schon lange, aber in diesen Ländern noch viel länger. Das erschwert es für uns, in die gewünschte Richtung zu kommen.»

SBB-Chef Vincent Ducrot freute sich, auch einmal über Güterverkehr sprechen zu können: «Die ersten, die mich anrufen, wenn es Probleme gibt, sind, nebst den Nationalräten, die CEOs der grossen Unternehmen.» Ducrot stellte fest, dass sich die Bedürfnisse der Kunden ändern: «Es werden weniger schwere Mengen transportiert, dafür mehr leichtere Güter.» Die Bahn müsse darauf reagieren, was nicht einfach sei: «Das System ist kompliziert und nicht sehr modern, aber es wird sich entwickeln müssen.» Ducrot sprach die Digitalisierung an, die in den nächsten Jahren bei der Produktion umgesetzt werde:

«Davon merken die Kunden nichts, aber im Hintergrund läuft viel.»

«Basel ist benachteiligt»

Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter (Mitte) sprach am Podiumsgespräch zur Lage der Region. «Basel ist benachteiligt», so ihr Fazit, sei jedoch daran nicht ganz unschuldig. «Natürlich sind wir uns früher auch oft selbst im Weg gestanden. Aber die Tatsache, dass der Verkehrsknoten erst 2080 gebaut werden soll, ist schlecht.» Sie hob die verschiedenen Projekte hervor, welche die Region betreffen, wie den Rheintunnel oder den Gateway Basel Nord. «Wo stehen wir da? Nirgends.» Nationalrat Christian Imark (SVP, SO) hielt das Herzstück für tot: «In Bern sagt man, dieses Projekt werde nie kommen.» Sein Ratskollege Jon Pult (SP, GR) warb derweil für die Lockerung der Schuldenbremse, um mehr Geld für Projekte zur Verfügung zu haben. Dem widersprach Ständerat Beat Rieder (Mitte, VS) deutlich: «Schauen wir nach Deutschland: Mehr Geld bedeutet nicht mehr Effizienz.»

Mit Spannung wird allgemein erwartet, welche Empfehlungen Professor Ulrich Weidmann von der ETH Zürich im Herbst dieses Jahres präsentieren wird. Er erhielt von Bundesrat Rösli den Auftrag, die Ausbau-Projekte nach einer Analyse zu priorisieren. Die Karten werden vielleicht neu verteilt.

Der nächste nationale Bahnkongress «Bahn26» unter dem Titel «Wohin fährt die Schweiz?» findet am 16. April 2026 in Basel statt. Im Zentrum steht die mögliche Neuorientierung der Schweizerischen Verkehrspolitik nach der Ablehnung der Autobahnvorlage im November 2024 und den aktuell erhöhten Kostenschätzungen für den Ausbau der Bahninfrastruktur.

Veranstaltet wird der Bahnkongress von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, der Handelskammer beider Basel (HKBB), den SBB und der trinationalen S-Bahn Trieno.



SBB-Chef Vincent Ducrot:
«Das System ist kompliziert.»
Bild: BLS

Trains de nuit: vers une révolution?

De la Compagnie internationale des wagons-lits à l'express Nairobi – Mombasa.

Daniel Mange Dès 1919, le Lausannois avide de grands espaces pouvait sauter dans le Simplon-Orient-Express qui reliait Calais à Constantinople en 57 heures, soit moins de deux jours et demi. Les luxueuses voitures de la Compagnie internationale des wagons-lits lui assuraient un confort inégalé. Tous les rêves ont une fin: après une interruption de 1939 à 1947 due à la 2^e guerre mondiale, le Simplon-Orient-Express disparut en 1962, remplacé par des trains sans panache. L'essor fulgurant des vols à prix cassé, puis l'irruption des trains de jour à grande vitesse éliminèrent les derniers express de nuit. En Europe, seule la compagnie des chemins de fer autrichiens maintient avec profit ce marché de niche et s'équipe de matériel roulant du dernier cri.

Pourquoi le train de nuit est-il voué à l'échec économique? Il est condamné à une double peine: son confort d'abord – dans le meilleur des cas un compartiment avec toilettes et douche privatives – le limite à embarquer une vingtaine de passagers par voiture; son aménagement ensuite, parfait pour la nuit, le rend inutilisable de jour. La rentabilité est donc le nerf de la guerre, et les CFF planchent sur la location de wagons-lits, une option plus rapide et moins coûteuse que l'achat du matériel neuf.

Quelles alternatives?

L'association franco-suisse «Objectif train de nuit» a développé le concept Lunajet/Lunatrain, où les trains de nuit combinent le transport des voyageurs et celui des marchandises (fret); une ligne pourrait ainsi relier Francfort à Barcelone via Lausanne et Genève. Mais les CFF ont montré les limites d'une telle exploitation où les besoins du fret sont incompatibles avec ceux des passagers.

Dès cet été, un bus de nuit de l'entreprise Twiliner devrait relier Zurich à Bruxelles: le véhicule à deux étages embarque 21 passagers dans des sièges inclinables, transformables en couchettes selon la classe affaire des compagnies aériennes; un vaste compartiment est réservé aux toilettes et vestiaires (voir page 8).

Compartiments
Premium de
l'express Nairobi
– Mombasa au
Kenya.
Photo: Riungu Ngiri



Cette dernière nouveauté nous rappelle que les avions long-courriers sont équipés de sièges ergonomiques adaptés aux parcours de jour comme de nuit; sur de très longs trajets, les passagers acceptent de ne pas jouir de toutes les aménités du wagon-lit de luxe, avec toilettes et douche privatives. N'est-ce pas la direction à suivre pour le rail?

Le Madaraka Express

Cette solution existe, mais il faut voler jusqu'au Kenya pour y découvrir les convois de la nouvelle ligne Nairobi – Mombasa reliant la capitale au grand port sur l'océan Indien.

Le Madaraka Express à voie normale (Express Liberté en swahili), construit et financé à 90% par des entreprises et banque chinoises, a remplacé dès 2017 le tortillard à voie métrique, dénommé Lunatic Express au vu de son horaire improbable. Neuf

gares battantes neuves, dont l'architecture s'inspire de l'environnement local, se succèdent sur les 472 km du trajet; le meilleur train, l'express de nuit, parcourt la ligne sans arrêt en 5h35, à la moyenne de 84 km/h, très honorable si on la compare au train Genève – Lausanne le plus rapide (92 km/h). Outre le trafic de fret, le trafic voyageurs se décline en trois classes: économique, confort et Premium.

C'est cette dernière offre qui retient notre attention (voir figure): les voitures sont aménagées en petits compartiments individuels, avec les aménités de la classe affaire des long-courriers: le fauteuil est transformable en couchette pour les trajets de nuit, accompagné d'un écran TV avec programme de divertissement (films et musique), d'un chargeur sans fil pour téléphone portable et d'écouteurs. Les repas sont servis à la place et, à la demande, deux compartiments peuvent fusionner.

C'est peut-être en imitant l'aménagement de l'avion que le train de nuit fera sa mue! Enfin, en équipant certains TGV de tels compartiments, les trains à grande vitesse élargiraient massivement leur rayon d'action.

C'est peut-être en imitant l'aménagement de l'avion que le train de nuit fera sa mue!

Buone notizie per il Mendrisiotto

Col orario 2026 alcune richieste di Astuti vengono finalmente realizzati.

Michele Kessler Dopo anni che il Mendrisiotto è stato in gran parte escluso dalla rete ferroviaria a lunga distanza, finalmente con il 14 dicembre 2025 questa lacuna viene nuovamente colmata.

In effetti consultando il progetto d'orario 2026 e in base ai comunicati stampa apparsi si può notare che la cittadina di Chiasso e il basso Mendrisiotto sono collegati dalla mattina presto alla sera tardi ogni ora tramite i treni a lunga distanza verso le principali città della Svizzera interna.

Questo permette anche a molti utenti di non più dover cambiare treno a Lugano dove le coincidenze sono brevi con i marciapiedi spesso sovraffollati e per il momento poco agevoli a causa dei lavori di costruzione che interessano la stazione, costringendo i viaggiatori a correre da un marciapiede all'altro.

L'adattamento dell'orario che per molto tempo è stato previsto dopo il 2030 è sicuramente il risultato di una serie di coincidenze a lungo non previste, tra le quali citiamo la necessità di aumentare l'offerta nel traffico transfrontaliero, prolungando degli IC da Lugano fino a Milano e oltre diventando degli EC, la possibilità di gestire il materiale rotabile in modo economico grazie a treni predisposti per circolare tra le varie reti europee, le segnalazioni di Astuti che da molti anni evidenzia questa mancanza e in fine l'intervento di peso della



Stazione di confine: Chiasso sarà collegato dalla mattina presto alla sera tardi ogni ora tramite i treni a lunga distanza verso le principali città della Svizzera interna.

Bilder: Gerhard Lob

politica a Berna tramite due consiglieri nazionali domiciliati nel Mendrisiotto.

Resta solo un punto da costantemente monitorare, quel giorno che al momento sembra ancora distante i treni EC transitano nella stazione di confine di Chiasso, si dovrà intervenire per tempo in modo da

non doversi ritrovare ai piedi della scala perdendo i collegamenti diretti con la CH interna, visto che la stazione e le sue aree circostanti hanno subito negli ultimi anni un notevole rinnovo degli spazi dedicati ai viaggiatori, tra i quali il nuovo terminale del traffico pubblico, aumentandone di molto l'attrattiva.

Un rammarico è che nei comunicati stampa apparsi sui giornali il lavoro fatto da Astuti negli anni quale apripista per questo problema non è stato menzionato, probabilmente la memoria storica in alcuni casi è un po' corta.

Quantensprung für Nachtzüge?

Gerhard Lob Für Citrap VD macht sich Daniel Mange Gedanken zu den ökonomischen Problemen im Geschäft mit den Nachtzügen. Denn ein Problem ist, dass diese Züge tagsüber nicht benützt werden. Das andere Problem ist, dass der Komfort in diesen Zügen – zumindest in Europa – im Regelfall sehr bescheiden ist. Die Bahn müsste hingegen den Komfort wesentlich verbessern, um diese Fahrten attraktiv zu machen. Als Beispiel angeführt wird der Madaraka-Express, der seit 2017 auf einer neuen Normalspurstrecke Nairobi und Mombasa (Kenia) verbindet. Das Bild zeigt die Liegeplätze, die

eher an die Business-Class in Flugzeugen erinnern denn an europäische Nachtzüge.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Alte Forderung erfüllt

Gerhard Lob Mit der Verlängerung zweier IC2 Zürich – Lugano als EC bis Milano und eines IC2 bis Chiasso entsteht mit der Umstellung auf den Fahrplan 2026 am 14. Dezember 2025 zwischen Zürich und Chiasso in der Halbstundenlage ein durchgängiger Stundentakt. Damit wird das südliche Mendrisiotto stündlich direkt mit der Deutschschweiz verbunden. Die Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz (Astuti) begrüsst diesen Schritt, zumal dadurch das häufig umständliche Umsteigen in Lugano vermieden werden kann. Mit der Einführung des Stundentakts wird eine alte Forderung des Vereins endlich in die Tat umgesetzt. Michele Kessler bedauert aber, dass in den offiziellen Medienmitteilungen zur Schliessung des Stundentakts nie die unermüdliche Arbeit von Astuti erwähnt wurde.

Schweizweite Harmonisierung ist gefragt

Die Matterhorn-Gotthard-Bahn führte zuerst einen unbrauchbaren telefonischen Ticketverkauf ein. Erst Monate später kam eine brauchbare Lösung.

Karin Blättler Es könnte doch alles so einfach sein. Ist es aber in der Realität nicht, auch wenn die Digitalisierung längst Einzug gehalten und sich etabliert hat, wie der nachfolgende Fall zeigt, der sich so im Januar 2025 zugetragen hat und uns von einem Pro-Bahn-Mitglied gemeldet wurde. Hier eine kurze Zusammenfassung:

Das Mitglied wollte an einem Bahnhof im Obergoms ein Billett kaufen, musste dann aber feststellen, dass der Automat verschwunden war. In der Folge hat der Mann erfahren, dass die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) aus Prinzip keine Billette mehr im Zug ohne Zuschlag von 10 Franken verkauft. Das ist vor allem auf den kurzen Strecken im Goms, wo das Billett mit Halbtax zum Teil nur 3.50 Franken kostet, sehr ärgerlich.

Es folgte ein E-Mail-Wechsel zwischen unserem Mitglied und der MGB. Unser Mitglied wies daraufhin, dass die öV-Kundschaft ohne Handy komplett auf der Strecke bleibe und man nochmals auf diese unausgegrenzte Massnahme zurückkommen solle. Die MGB hingegen verteidigte in ihrer ersten Antwort diese Zuschlagsmassnahme mit der Begründung, dass nicht die MGB, sondern vielmehr der Branchenverband diese Massnahme beschlossen habe. Man möchte jedoch die Möglichkeit, im Zug Billette kaufen zu können, weiterhin anbieten und betrachte den Aufschlag von 10 Franken als guten Kompromiss für beide Seiten.

Dass diese Antwort den Empfänger nicht zufriedenstellte, hat sich abgezeichnet. Auf eine erneute E-Mail-Intervention bekam er wieder Vorschläge, wie er anderweitig zu einem Billett kommen könne. Unter anderem biete die MGB ihrer Kundschaft einen telefonischen Ticketverkauf über das «Rail Center» an. Dafür müssten die Tickets aber mindestens fünf Tage im Voraus dort bestellt und per Kreditkarte bezahlt werden. Sie werden dann auf dem Postweg nach Hause verschickt.

Pro Bahn fragt sich: Ist das wirklich DIE Lösung? Nie und nimmer. Gerade für solche innerregionalen Strecken ist doch spontanes Reisen angesagt. Wie wir auf



Die Matterhorn-Gotthard-Bahn hat eingelenkt.

Bild: MGB

Rückfrage bei der Alliance SwissPass erfahren durften, bietet der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) schon länger die Möglichkeit an, beim Kundendienst telefonisch ein Billett zu kaufen.

Der ZVV weist auf seiner Website aktiv darauf hin: «Sie haben die Möglichkeit, das Ticket telefonisch beim ZVV-Contact zu bestellen und direkt auf den SwissPass laden zu lassen. Mit nur einem Anruf – vom Handy oder vom Festnetz aus – ist das Ticket also umgehend auf dem SwissPass verfügbar und Sie können Ihre Reise direkt antreten.»

Das ist von Beginn weg eine durchdachte kundenorientierte Lösung. Diese Lösung gibt es nun bei der MGB seit Juni auch. Das vorherige Angebot mit der 5-tägigen Vorkaufsfrist war nicht kundenfreundlich und praxisuntauglich.

Schweizweite Lösung nötig

Es fehlt eine schweizweite Harmonisierung in der Branche. Der Vertrieb von Billetten sei gemäss Alliance SwissPass Sache der Transportunternehmungen, weil sie die unterschiedlichen Bedürfnisse ihrer Kundinnen und Kunden am besten kennen würden. Darin steckt genau die Krux, weshalb es Unterschiede bei Verkaufskanälen, verschiedene Vorgehensweisen und Zeitpunkte bei der Einführung von neuen Möglichkeiten wie dem Telefonverkauf

gibt. Beispielsweise bietet der Passepartout-Tarifverbund in der Innerschweiz keine telefonischen Kaufmöglichkeiten an.

Sofern die öV-Kundschaft nicht komplett digital unterwegs ist, wird ihr aufgebürdet, sich durch unzählige unterschiedliche Regelungen beziehungsweise Lösungen durchzuhangeln, angefangen bei Billettsortimenten, Verkaufskanälen, Zuschlägen für Reisende ohne Fahrausweis bis hin zu unterschiedlichen technischen und örtlichen Lösungen im Regional- und Fernverkehr – je nach Transportunternehmen oder Verkehrsverbund.

Die öV-Kundschaft sollte sich auf die Reise an sich konzentrieren können und müsste sich während der Reise nicht immer wieder auf jedes neue Transportunternehmen, jeden neuen Verkehrsverbund oder neue Region mit unterschiedlichen Regelungen einstellen müssen.

Pro Bahn wünscht sich eine einheitliche kundenfreundliche Lösung auf der Basis eines gemeinsamen Grundnenners. So würde schweizweites Reisen sowohl für die erfahrene als auch unerfahrene öV-Kundschaft zum Erlebnis – bisherige Nicht-öV-Kunden würden zum Umstieg auf den öV eingeladen – und ein positiver Nebeneffekt wäre die Kosteneinsparung für die vielen individuellen Lösungen.

P.S.: Pro Bahn liegt der gesamte E-Mail-Verkehr zum beschriebenen Fall vor.

Fruchtbarer Austausch

Vorstandsmitglieder von Pro Bahn trafen sich mit Vertretern von SNCF Réseau Île-de-France. Ein Teil des Gesprächs betraf das Baustellenmanagement.

Noam Schaulin Eine Delegation der SNCF Réseau Île-de-France besuchte Ende Juni im Rahmen einer Studienfahrt die Schweiz. SNCF Réseau Île-de-France ist der Zweig der SNCF Réseau, der für die Verwaltung und Modernisierung des Eisenbahnnetzes in der Île-de-France (Region um Paris) zuständig ist. Dazu gehören das RER-Netz, die Transilien-Linien in der Agglomeration und die Eisenbahnverbindungen zu den benachbarten Regionen.

Guido Schoch und der Schreiber – beide Mitglieder des Zentralvorstands – konnten der Delegation die Sicht von Pro Bahn Schweiz präsentieren und die Anliegen der öV-Kundinnen und -Kunden einbringen. Der Fokus des Gesprächs lag einerseits auf der aktuellen Situation sowie den Herausforderungen im öffentlichen Verkehr in der Schweiz und andererseits auf bedeutenden Bauprojekten, dem Umgang mit solchen sowie konkreten Anliegen in Bezug auf das Baustellenmanagement.

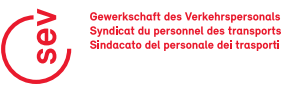
Für Pro Bahn ist klar: Ein zentraler Erfolgsfaktor des Schweizer öV-Systems ist das dichte, integrierte Netz, das einen hohen Entwicklungsstand erreicht hat. Der öffentliche Verkehr ist tief in der Bevölkerung verankert und gilt als identitätsstiftender Faktor. Trotz der Vielzahl an Unternehmen im öV-Sektor funktioniert in der Schweiz ein einheitliches System mit einem gemeinsamen Fahrplan, zuverlässiger langfristiger Planung, einem einheitlichen Tarifsystem, gemeinsamer Vermarktung sowie standardisierten Fahrgastinformationen und barrierefreien Angeboten.

Im Gegensatz dazu hat sich der internationale Bahnverkehr ab der Schweiz in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Reisezeiten haben sich verlängert, Umstiege sind häufiger geworden und die Zuverlässigkeit hat stark abgenommen. In absehbarer Zeit sind keine Verbesserungen zu erwarten, wodurch eine dringend nötige Verlagerung des Verkehrs von Auto und Flugzeug auf die Bahn kaum realistisch

erscheint. Gerade auch Beispiele für Verbindungen nach Frankreich (beispielsweise nach Marseille, Nizza oder Lyon) zeigen teils drastische Verschlechterungen der Reisezeiten.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Bedeutung einer langfristigen Angebotsstrategie. Der frühere Erfolg des Schweizer Bahnverkehrs, insbesondere im Rahmen von Bahn 2000, der NEAT oder der Zürcher S-Bahn, beruhte auf einem klar strukturierten Vorgehen: Zunächst wurden die Kundenbedürfnisse definiert, darauf aufbauend ein Angebotskonzept (Fahrplan) entwickelt und schliesslich erst die notwendige Infrastruktur geplant. Heute hingegen steht vor allem der Infrastrukturausbau im Vordergrund, ohne dass klare Fahrplanziele festgelegt werden. Alle Kantone wünschen sich Infrastrukturausbauten, ohne zu wissen, welches Angebot damit genau ermöglicht werden soll. Entscheidende Fragen zur Zukunft des Fahrplans bleiben unbeantwortet, obwohl gleichzeitig hohe

Firmen / Gönner

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

Investitionen in neue Bahnhöfe getätigt werden. Dadurch drohen Fehlplanungen und ineffiziente Ausgaben.

Insgesamt ist ein nutzerorientierter Ansatz, wie ihn die Schweiz traditionell verfolgt, entscheidend für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs. Dazu gehören langfristige Strategien, eine hohe Verlässlichkeit sowie eine konsequente Kundenorientierung.

Konkret auf Baustellen bezogen, ist aus Sicht der Kundinnen und Kunden insbesondere die Information dazu von grosser Bedeutung. Es ist klar, dass Baustellen sich nicht vermeiden lassen, doch durch rechtzeitige, transparente und verständliche Information können die negativen Auswirkungen entschärft werden. Reisende müssen vor der Fahrt wissen, welche Einschränkungen sie erwarten, damit sie ihre Reise anpassen können. Während der Fahrt sind klare Wegweisungen, gut sichtbare Ersatzangebote und aktuelle Informationen entscheidend. Um die Anliegen besser zu veranschaulichen, hat Pro Bahn der SNCF-Delegation auch Positivbeispiele aus der Schweiz und Deutschland gezeigt. Eine Baustelle am Bahnhof Mulhouse wurde hingegen als Negativbeispiel aufgeführt: Während einem Wochenende fuhren keine Züge. Es gab keinen Bahnersatzverkehr, keine Information in der App und die Informationsbeschaffung war äusserst schwierig. Aus Kundensicht ist dies schlicht inakzeptabel.

Im Anschluss an die Präsentation gab es eine Frage- und Diskussionsrunde zwischen den Vertretern der SNCF und Pro Bahn, bei der unter anderem die Relevanz der Zusammenarbeit zwischen Bahnunternehmen und Kundenvertretung thematisiert wurde. Pro Bahn dankt der SNCF Réseau Île-de-France für die Gelegenheit zum Gespräch und den fruchtbaren Austausch.

Blickfang

Wenig erbauliche Zustände finden sich immer wieder in den Toiletten der Bahnen. Häufig sind sie schmutzig, manchmal ganz gesperrt. Einladend sind sie selten, auch wenn die ehemalige Chefin Personenverkehr der SBB für Blümchentapeten sorgte. Besonders krass war die Situation im ICE 4 der Deutschen Bahn (im Bild), als er am 12. Juli um 20.13 Uhr Basel SBB in Richtung Frankfurt verliess. Sauber gemacht hatte im Vorbeizug der DB offenbar niemand.

Gerhard Lob



Das Bild zeigt ein Abteil der 1. Klasse im Regional-Express der DB von Lindau-Reutin nach Friedrichshafen Stadt am 7. Juli 2025. Dieses Abteil ist vollständig identisch mit der 2. Klasse: kein Teppich, keine andere Polsterung, kein Tüchlein an der Kopfstütze... Da fragt man sich schon, wie denn die Preisdifferenz zwischen der 1. Klasse und der 2. Klasse noch zu begründen ist?

Marcus 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



Das Ticket für Clevere

Mit der BLS zum
günstigsten ÖV-Ticket:
bls.ch/sparen