

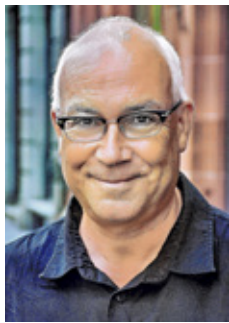


Bild/Illustration: ETHZ

Ungewisse Zukunft

Der grosse Wurf fehlt: Eine Analyse des Weidmann-Berichts «Verkehr '45»

Ticketing im Wandel: Warum «myRide» besser ist als das Halbtax
Kontroverse Positionen: Basel und seine Tramvisionen



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Das Wunschkonzert der Kantone

Der im Oktober präsentierte ETH-Bericht «Verkehr '45» war mit grosser Spannung erwartet worden. Er hat 500 geplante Projekte für Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr aus fachlicher Sicht priorisiert. Somit stellt er einen Meilenstein für den Ausbau der Verkehrswege in der Schweiz dar. Guido Schoch analysiert den Bericht und den Bahninfrastrukturfonds (BIF) als Finanzierungsgrundlage (ab Seite 3). Dabei kommt er zum beunruhigenden Schluss, dass das unkoordinierte Wunschkonzert der Kantone ohne Festlegung eines klaren Angebotskonzepts weitergehen dürfte. Der ETH-Bericht wird auch in der Westschweiz intensiv diskutiert. Für Citrap-Vaud ist klar, dass das Projekt einer Verdoppelung der Achse Lausanne – Genf Priorität haben sollte. Darüber wird seit 50 Jahren (!) diskutiert (Seite 19). Wie geht es weiter? Das Verkehrsdepartement (UVEK) wird dem Bundesrat bis Ende Januar 2026 die konkreten Projekte zum Entscheid vorlegen, die in die Ausbauschritte der Nationalstrassen und der Eisenbahninfrastruktur aufgenommen werden sollen.

F Des cantons et des désirs

Très attendu, le rapport « Transports '45 » de l'EPFZ, présenté en octobre, a permis de prioriser, d'un point de vue technique, 500 projets prévus pour la route, le rail et les transports en agglomération. Ce dossier constitue une étape importante pour l'extension des infrastructures de transport en Suisse. Guido Schoch analyse le rapport et le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) comme base de financement (dès la page 3). Son constat est préoccupant: les desiderata des cantons devraient perdurer aussi longtemps qu'un concept d'offre ne sera pas défini. Le rapport de l'EPFZ fait également l'objet de vives discussions en Suisse romande. Pour la citrap-vaud, le projet de doublement de l'axe Lausanne–Genève est clairement prioritaire. On en parle depuis 50 ans (!) déjà (page 19). Et quid de la suite? D'ici fin janvier 2026, le Département fédéral des transports (DETEC) soumettra les projets concrets au Conseil fédéral, afin qu'il détermine lesquels devront être intégrés aux étapes d'extension des routes nationales et de l'infrastructure ferroviaire.

I Il concerto dei desideri dei cantoni

Il rapporto del Politecnico federale di Zurigo «Trasporti '45», presentato in ottobre, era atteso con grande trepidazione. Esso ha stilato, da un punto di vista specialistico, una lista di priorità di 500 progetti previsti per la rete stradale, ferroviaria e il traffico d'agglomerato. Rappresenta una pietra miliare per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in Svizzera. Guido Schoch analizza questo rapporto come pure il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) quale base di finanziamento (da pagina 3). Giunge alla preoccupante conclusione che senza la definizione di un chiaro concetto di offerta, lo sordinato concerto dei desideri dei cantoni potrebbe continuare. Il rapporto del Politecnico federale di Zurigo è oggetto di intense discussioni anche nella Svizzera occidentale. Per Citrap-Vaud è chiaro che il progetto di raddoppio dell'asse Losanna – Ginevra dovrebbe avere la priorità. Se ne discute da 50 anni (!) (pagina 19). Come proseguirà? Entro la fine di gennaio 2026, il Dipartimento dei trasporti (DATEC) presenterà al Consiglio federale i progetti concreti da inserire nelle fasi di ampliamento della rete stradale nazionale e dell'infrastruttura ferroviaria.

Inhalt

Schwerpunkt «Verkehr '45»

Eine Analyse des Weidmann-Berichts zur Priorisierung von Verkehrsprojekten 3-6

Aktuell

Rückschritte in der Verkehrspolitik 8
Wie myRide das Halbtax überholt 9
Thurbo mit neuem Depot in Weinfelden 10
Ticketing: Bargeldlos in die Zukunft 12
Basels Tramvision unter der Lupe 14-15

Nachrichten 13

ÖVerreisen

Sommerliche Interrail-Erfahrungen 16
Deutschland mit Regionalzügen 19
Österreich und Skandinavien 19

Citrap Vaud

Ligne nouvelle Genève–Lausanne 19

ÖV-Literatur

Der Niedergang der MFO Oerlikon 20
Loki Spezial: Die SBB in den 40er-Jahren ... 21

Pro Bahn Schweiz

Sektion Nordwestschweiz im Wandel 22
Vorschau Delegiertenversammlung 23

Frontbild: Präsentation von «Verkehr '45» auf der Homepage des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich (www.ivt.ethz.ch)

Impressum

InfoForum 4/2025, Versand: 3. Dezember 2025,
Inserate- und Redaktionsschluss: 12. November 2025

Herausgeber und Inserate

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Bastian Bommer, Lorenz Degen, Edwin Dutler, André Guillaume, Sandro Hartmeier, Kurt Metz, Guido Schoch; Citrap VD: Antoine Jaquenoud

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

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, Projekthathleten GmbH, Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
www.projekthathleten.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 1/2026, Versand: 26. Februar 2026
Inserate- und Redaktionsschluss: 4. Februar 2026
InfoForum 2/2026, Versand: 28. Mai 2026
Inserate- und Redaktionsschluss: 6. Mai 2026



Trotz Priorisierung: Die Investitionen dürften weiterhin dorthin fliessen, wo das Lobbying der Kantone am stärksten ist.

Bild: SBB

Es braucht ein echtes Angebotskonzept

Anmerkungen zum ETH-Gutachten «Verkehr '45» und zu Ausbauvorhaben: Entgleist die Finanzierung der Bahninfrastruktur?

Guido Schoch Die Schweiz verfügt über ein weltweit anerkanntes Bahnsystem. Doch der heutige Erfolg beruht vor allem auf den grossen Projekten vergangener Jahrzehnte – Taktfahrplan, Bahn 2000 und NEAT. Seither fehlt eine gesamtschweizerische, zukunftsgerichtete Vision. Die verfügbaren Mittel werden nach dem Motto «immer mehr vom Gleichen» verteilt – oft dorthin, wo das stärkste Lobbying stattfindet.

Trotz enormer Investitionen stagniert der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs seit Jahren bei rund 25 Prozent. Das bedeutet: Drei Viertel des Wachstums im Verkehr entfallen weiterhin auf die Strasse. Gleichzeitig sind die Kosten für künftige Ausbauten aus dem Ruder gelaufen.

Investitionen in die Zukunft der Bahn sind zentral. Es fehlen aber eine Diskussion darüber, wie die Bahn der Zukunft aussehen soll, und vor allem über ein umfassendes, gesamtschweizerisches und langfristig ausgerichtetes Angebotskonzept. Um die

Situation zu analysieren, beauftragte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Januar 2025 das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich mit einer unabhängigen Priorisierung der geplanten Erweiterungen in den Bereichen Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr bis 2045. Ziel war eine strategische Einordnung nach qualitativen Kriterien – ohne Entwicklung eigener Projekte oder Bewertung der Projektqualität.

Professor Ulrich Weidmann legte in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit ein schlüssiges Konzept zur Priorisierung der Bahnprojekte vor, das nun die Grundlage für die politische Diskussion bildet. Das interessante Gutachten, auf welches sich die Seitenzahlen in den Zitaten beziehen, ist auf der Homepage des UVEK (www.uvek.admin.ch) unter dem Stichwort «Verkehr '45» abrufbar. Die Liste aller geprüften

Projekte findet sich auf den Seiten 56 ff. und der Kommentar zu den einzelnen Regionen auf den Seiten 38 ff.

Es besteht die Gefahr, dass nur über die Priorisierung der einzelnen Projekte gesprochen wird, während grundlegende Überlegungen Weidmanns zum Vorgehen beim Bahnausbau unbeachtet bleiben. Im vorliegenden Artikel wird daher speziell darauf eingegangen.

BIF kreiert Wunschkonzert

Die Einführung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) war grundsätzlich ein richtiger und wichtiger Schritt. Doch bei seiner Ausgestaltung ist ein schwerwiegender Fehler passiert: Der Bund übernimmt alle Investitionen und Folgekosten (Kapital, Unterhalt, Betrieb der Infrastruktur, usw.). Die Kantone können Projekte anmelden, ohne sich finanziell zu beteiligen – ein System, das ein regelrechtes Wunschkonzert fördert. Der Finanzrahmen der Bahnprojekte >>>

«Verkehr '45» – Die Forderungen von Pro Bahn in Kürze

ETH-Professor und Verkehrsexperte Ulrich Weidmann hat mit dem Gutachten «Verkehr '45» in der knapp bemessenen Zeit aus Sicht von Pro Bahn ein schlüssiges Konzept zur Priorisierung der Bahnprojekte vorgelegt. Dieses Konzept bildet die Grundlage für die bevorstehende politische Diskussion, in der es weiter verfeinert und letztlich beschlossen werden muss. Pro Bahn hebt einige wesentliche Aspekte hervor, die für die Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzepts besonders relevant sind:

Überbuchung des Bahninfrastrukturfonds (BIF):

Der Bahninfrastrukturfonds ist nach Aussage von Prof. Weidmann um den Faktor 3 bis 4 überbucht. Ursache hierfür sind unseres Erachtens die umfangreichen, teils überzogenen Projektanmeldungen der Kantone. Da der Bund sämtliche Investitionen sowie alle Folgekosten der Infrastruktur (wie Kapital, Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur) übernimmt, haben die Kantone keinerlei finanzielle Beteiligung und können Projekte anmelden, ohne selbst Kosten zu tragen. Dies begünstigt ein «Wunschkonzert».

Vergleich mit dem Agglomerationsfonds:

Im Gegensatz dazu müssen sich die Kantone an den Kosten der Projekte des Agglomerationsfonds beteiligen. Hier reichen die Mittel aus, weil die finanzielle Mitverantwortung der Kantone zu einer realistischeren und bedarfsgerechteren Projektplanung führt. Pro Bahn fordert, dass die Kantone – analog zum Agglomerationsfonds – verpflichtet werden, sich an den Kosten der Infrastrukturausbauten zu beteiligen.

Nachhaltigkeit der Untersuchung:

Pro Bahn befürchtet, dass die Untersuchung von Prof. Weidmann keine nach-

haltigen Veränderungen bewirkt, da die Kantone einer echten Priorisierung der Ausbauten vermutlich kaum zustimmen werden. Für sie ist ja alles gratis. Die Wunschliste dürfte bald wieder den früheren Umfang erreichen. Dies wird dazu führen, dass Investitionen nicht dort erfolgen, wo sie den grössten Nutzen bringen, sondern vor allem dort, wo das stärkste Lobbying betrieben wird.

Zwei Varianten für Finanzrahmen:

Für die Periode 2025 bis 2045 gab das UVEK für die Bahn eine Variante mit 14 Milliarden Franken und eine mit 24 Milliarden vor. Pro Bahn fordert, dass die Variante mit 24 Milliarden Franken gewählt wird. Nur so können die wichtigsten Projekte realisiert werden.

Schlüssiges Konzept für die Ost-West-Achse:

Gemäss Prof. Weidmann ist es dringend erforderlich, ein schlüssiges Konzept für die Ost-West-Achse auszuarbeiten. Die Angebote der verschiedenen Regionen sind eng mit dieser Achse verknüpft und hängen von deren Ausbau ab.

Forderung nach einem gesamtschweizerischen Ausbaukonzept:

Pro Bahn weist seit langem darauf hin, dass ein durchdachtes, gesamtschweizerisches Bahnausbau-Konzept notwendig ist, das die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse und dem Flugverkehr stärkt. Nur so kann ein echter Beitrag zum Klima und auch zur Raumplanung geleistet werden. Ein solches Konzept sollte die Potenziale und Prioritäten für das gesamte Land klar aufzeigen – sowohl für den internationalen und nationalen Fernverkehr als auch für den Regional- und Güterverkehr. Dieses gesamtschweizerische Konzept ist zusammen mit der Botschaft zu «Verkehr '45» vorzulegen.

>>>

te ist dadurch stark überlastet. Zum Vergleich: Beim Agglomerationsfonds müssen sich die Kantone an den Kosten beteiligen, was zu einer realistischeren Planung führt, wie auch Weidmann in seinem Bericht anmerkt (Seite 32).

Es ist absehbar, dass die Untersuchung von Professor Weidmann keine nachhaltigen Veränderungen entfalten wird. Die Kantone werden einer Priorisierung der Ausbauten kaum zustimmen. Selbst wenn eine Rangliste gelingt, wird die Wunschliste bald wieder wachsen – und die Investitionen werden weiterhin dorthin fließen, wo das Lobbying am stärksten ist. Zusätzlich wird jede Region «gutschweizerisch» auch noch ein kleines «Zückerli» erhalten. Weidmann schreibt dazu (Seite 50): «Entweder sind im gegebenen Rahmen grosse, strukturell wirksame Projekte, ergänzt durch weitere gezielte Ausbauten in kapazitätskritischen Netzbereichen, realisierbar. (...) Oder aber die Netze werden kleinteilig verbessert, ohne wesentlichen strukturellen Mehrwert. Grundlegende Mängel des Netzes und Kapazitätsengpässe bleiben noch über Jahrzehnte bestehen.» Das bedeutet: Es werden grosse Summen investiert, aber die Wirkung bleibt gering.

Die Kantone sollten daher verpflichtet werden, sich an den Kosten jener Infrastrukturausbauten zu beteiligen, die nur den regionalen Verkehr betreffen. Das würde die Zahl der suboptimalen Luxusprojekte deutlich reduzieren.

Falsche Prioritäten

Bahn 2000 und NEAT waren die letzten gesamtschweizerischen, zukunftsgerichteten Visionen, die weltweit Beachtung fanden. Sie beruhten auf den folgenden drei Schritten: zuerst Ermittlung der Bedürfnisse der Fahrgäste, dann Schaffung eines schweizweiten Angebotskonzepts. Erst daraus ergeben sich schlussendlich die notwendigen Infrastrukturausbauten.

Die zentrale Frage lautet: Wie gelingt es, möglichst viele Menschen vom Auto oder Flugzeug auf die Bahn zu bringen? Prof. Weidmann schreibt dazu (Seite 14): «Die angestrebte Verlagerung vom Strassenverkehr zur Bahn kann dabei vor allem durch die Fokussierung auf deren komparative Stärken unterstützt werden. Dies sind die hohe Geschwindigkeit auf mittleren und langen Strecken, die hohe

Dieses gesamtschweizerische Konzept zum Bahnausbau ist zusammen mit der Botschaft zu «Verkehr '45» vorzulegen.

Flächeneffizienz bei grosser Nachfrage und die effiziente Güterbeförderung über mittlere und lange Distanzen. Ist ein Verkehrsmarkt aber durch kurze Strecken, kleine Transportmengen und eine räumlich disperse Nachfrage gekennzeichnet, so überwiegen die komparativen Vorteile des individuellen und öffentlichen Strassenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs.»

Das aktuelle Strategiepapier «Bahn 2050» des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von 2022 setzt jedoch genau auf das Gegenteil: Es konzentriert sich auf kurze und mittlere Distanzen und verzichtet weitgehend auf Beschleunigungen und Ausbauten über längeren Distanzen. Mit Milliarden-Investitionen soll der Modalsplit nur um drei Prozentpunkte verbessert werden. Ein öV von 25 Prozent bedeutet weiterhin: Drei Viertel des Verkehrswachstums erfolgt auf der Strasse. Der vom BAV im September 2024 publizierte «vertiefende Bericht zur neuen Bahn-Strategie» enthält immerhin einige interessante Überlegungen zum Modalsplit und zur Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse. Die Tabellen zeigen, wie wichtig auch die langen Distanzen für die wirksame Verlagerung von Auto- und Flugreisen auf die Bahn wären.

Überholte Vision

Bahnprojekte haben einen langen Planungshorizont. Viele Ausbauten werden erst in 20 Jahren fertiggestellt und sollen

dann jahrzehntelang Nutzen stiften. Doch zahlreiche Annahmen der heutigen Planungen werden bis dahin überholt sein. Der technologische Wandel wird den Verkehr tiefgreifend verändern – ähnlich wie die Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg. Es droht, dass in die Eisenbahn von gestern investiert wird, statt in die Eisenbahn von morgen.

Viele Vorteile der Bahn gegenüber dem Auto, welche die Studie des BAV «Bahn 2050» aufzählt, wird es dann höchstwahrscheinlich nicht mehr geben. Fehlinvestitionen sind daher garantiert. Bis 2045 wird der überwiegende Teil der Autos elektrisch angetrieben sein; auch im Luftverkehr sind grosse Fortschritte zu erwarten. Obwohl die Eisenbahn gegenüber dem Auto energieeffizienter bleiben wird, schrumpft der Vorsprung gegenüber dem Auto. Sollte gar genügend CO₂-neutrale Energie zur Verfügung stehen, entfielen der klimapolitische Vorteil der Bahn weitgehend.

In zwanzig Jahren werden selbstfahrende Autos weitverbreitet sein. Autonome Fahrzeuge bieten Komfort: Arbeiten, Schlafen, Lesen oder Filme schauen – all das ist während der Fahrt möglich, und zwar ohne störende Sitznachbarn. Im Auto lässt sich die gesamte Reisezeit von Tür zu Tür dafür nutzen; es wird nicht viel Zeit mit Umsteigen und Wegen zu den Haltestellen verloren. Damit verliert die Bahn einen ihrer zentralen Vorteile, worauf auch Weidmann hinweist (Seite 14).

Bereits heute ist das Auto von Tür zu Tür – meist sogar trotz Stau – auf vielen Kurz- und Mittelstrecken schneller als der öffentliche Verkehr. Mit autonomen Fahrzeugen, die individuell ausgestattet sind und von Tür zu Tür fahren, wird dieser Vorteil noch gewichtiger.

Diese Entwicklung wirft die zentrale Frage auf: Wie bleibt der öffentliche Verkehr im Jahr 2050 konkurrenzfähig? Eine Strategie, die sich dieser Frage systematisch widmet, ist dringend notwendig. Das BAV muss sie erarbeiten und politisch zur Diskussion stellen.

Dass die Bedürfnisse der Menschen im Jahre 2050 aufgrund der verschiedenen Entwicklungen anders als heute sein werden, und damit die Anforderungen an die Bahn, darüber wird in der Studie des BAV kein Wort verloren. Es wird nur das Wachstum der Vergangenheit in die Zukunft extrapoliert. Man wird an den Ausspruch von Henry Ford erinnert, der gesagt haben soll: «Wenn ich die Leute gefragt hätte, was sie wollen, hätten sie gesagt: schnellere Pferde.» Immer mehr vom Gleichen wird zu grossen Fehlinvestitionen führen und den Modalsplit der Bahn nicht vergrössern sondern verkleinern.

Digitalisierung nutzen

Viele Ziele lassen sich auch ohne bauliche Massnahmen relativ schnell realisieren. Statt auf umfangreiche Investitionen zu warten, sollte die Bahn ihr Angebot zeit-

>>>



Historic

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





Was brauchen oder wollen die Kundinnen und Kunden? Szene im Bahnhof Bern. Bild: Gerhard Lob

>>> nah und flexibel an die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden anpassen. Durch gezielte Optimierungen kann die Kapazität effizient und kurzfristig erhöht werden. Erste Schritte sind gemacht, indem etwa am Wochenende im Fahrplan vermehrt auf Freizeitreisende eingegangen wird.

Parallel dazu kann die Digitalisierung mittelfristig die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes erhöhen. In der Zusammenfassung des Gutachtens hält Weidmann fest, dass kapazitätsorientierte Ausbauten häufig zwar unvermeidlich sind, doch oft sind sie teuer und bieten wenig übergreifenden Mehrwert. Umso wichtiger wird künftig, dass Kapazitätssteigerungen technisch-betrieblich statt baulich erreicht werden.

Selbstverständlich kann man nicht alle Kapazitätsprobleme mit Digitalisierung oder Veränderung der Fahrplanstruktur lösen. Was aber möglich ist, sollte getan werden. Dadurch sind Verbesserungen für die Fahrgäste viel schneller und auch billiger möglich als mit teuren Infrastrukturausbauten, die erst in vielen Jahren bereit sein werden.

Gesamtsicht nötig

Der Bahnausbau in der Schweiz leidet an fehlenden strategischen Grundlagen. Kürzlich stellte SBB-CEO Vincent Ducrot öffentlich die Frage, ob das bewährte Knotensystem beibehalten werden soll. Auch

beim Bundesrat scheint in dieser zentralen Frage keine Klarheit zu herrschen. Mit dem – glücklicherweise von Prof. Weidmann zurückgestellten – Tunnel Zürich – Aarau würde die Fahrzeit Zürich – Bern auf 50 Minuten sinken. Nationalrat Kurt Fluri wollte deshalb wissen, ob die heutigen Anschlussknoten damit aufgehoben würden. Der Bundesrat erklärte am 16. August 2023 dazu: «Die Fahrzeitverkürzung soll so in ein Angebotskonzept integriert werden, dass sie für möglichst viele Kunden eine positive Wirkung entfaltet. (...) Im Rahmen der Botschaft 2030 wird das nächste Angebotskonzept erarbeitet.» Es ist kaum nachvollziehbar, wie man Millionen in die Planung eines Tunnels für 10 Milliarden Franken investieren kann, ohne zu wissen, ob er am Ende mehr Probleme schafft als löst.

Ebenso unklar ist, welche Fahrzeiten auf der Ost-West-Achse überhaupt angestrebt werden. Doch ohne strategische Entscheidung drohen Fehlinvestitionen in grossem

Stil – Beispiele dafür gibt es bereits. Beim Bahnhof Lausanne etwa stellte man nach 14 Jahren Planung fest, dass weder Perrons noch Anlagen genügen. Die Fertigstellung soll nun 26 Jahre nach Planungsbeginn erfolgen – und selbst diese Planung droht schon wieder zu veralten, da der Bahnhof mit oder ohne Knoten völlig anders aussehen müsste. Prof. Weidmann schreibt dazu (Seite 35): «Zahlreiche teilweise kostspielige Projekte werden durch unterschiedlich motivierte Fahrplananpassungen ausgelöst (...) Über ihre Lebensdauer, sogar bereits bis zu ihrer Ausführung, kann sich ein Fahrplankonzept um entscheidende Minuten ändern und der Ausbau wird obsolet.»

Deshalb braucht es zuerst eine nationale Strategie und darauf aufbauend ein schweizweites Angebotskonzept: Fahrzeiten, Taktfrequenzen, Anschlussknoten. Erst wenn die Grundstrukturen im Fern- und internationalen Verkehr definiert sind, sollte der Regionalverkehr geplant werden. Wenn Regionen isoliert planen, entstehen überregionale, gute Anschlüsse nur zufällig. Ohne langfristiges Konzept bleiben Projekte Stückwerk – «Pflasterli-Lösungen» ohne gesamtschweizerischen Rahmen.

Weidmann fasst zusammen: «Durch den akuten kurzfristigen Kapazitätsbedarf in einigen Netzbereichen bleibt allerdings die durchgehende Modernisierung der Bahn-Hauptachse Genève – St. Gallen eine schwerwiegende Pendenz. Deren Beschleunigung ist für die Verbindung der Landesteile, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der Bahn sowie ihre Rolle im Gesamtverkehrssystem essenziell. Es wird dazu die Erarbeitung eines Achsenkonzeptes für den Ausbau ab 2045 empfohlen.»

Die nötigen Investitionen ergeben sich somit aus einem konsistenten, gesamtschweizerischen Angebotskonzept. Dieses muss politisch beschlossen werden, bevor weitere Ausbauschritte lanciert werden. Vielleicht muss auch nicht alles neu erfunden werden: Die Vollendung von Bahn 2000 – mit zeitgemässen Anpassungen – wäre durchaus prüfenswert.

Hinweis

Eine ungekürzte Fassung des Artikels mit vielen Verweisen auf die Studie von Prof. Weidmann ist auf der Webseite von Pro Bahn Schweiz www.pro-bahn.ch unter der Rubrik **Aktuell Schweiz** aufgeschaltet.



Das Ticket für Vielfahrer:innen

Mehrfahrtenkarten und Abos
einfach in der BLS App kaufen:
bls.ch/mobil

Geld für Flüge statt für Züge?

Pro Bahn Schweiz warnt vor einem Rückschritt in der helvetischen Verkehrs- und Klimapolitik.

Bastian Bommer Trotz der im CO₂-Gesetz 2025 beschlossenen Förderung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs will der Bundesrat die Mittel für Nachtzüge bereits ab 2027 streichen – und hatte sie schon für 2025 von 30 Millionen auf 10 Millionen Franken gekürzt. Nun will das Parlament auch diese annullieren. Für Pro Bahn Schweiz, die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, ist das ein verkehrs- und klimapolitischer Rückschritt: Statt klimafreundliche Alternativen zum Flugverkehr zu stärken, profitieren die Fluggesellschaften direkt von diesen Kürzungen.

Von der Schiene in die Luft

Gemäss Art. 37a und 53a des CO₂-Gesetzes werden seit Januar 2025 die Einnahmen aus dem Emissionshandelssystem (EHS) der Luftfahrt für zwei Zwecke eingesetzt:

1. Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene (insbesondere Nachtzüge),
2. Förderung von erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen.

Die Mittel stammen nicht aus allgemeinen Steuern, sondern aus den Auktionserlösen der CO₂-Emissionsrechte, die Fluggesellschaften erwerben müssen. Mit dem

ursprünglichen Förderrahmen von bis zu 30 Millionen Franken jährlich sollte der Nachtzugverkehr als klimafreundliche Alternative zum Kurzstreckenflug gestärkt werden – etwa durch neue Verbindungen von Zürich nach Rom und Barcelona, welche die SBB und ÖBB bereits 2020 geplant, aber mangels Finanzierung aufgeschoben hatten.

Sparübung ohne Einsparung

Nun aber hat der Bundesrat im Rahmen seines Sparprogramms beschlossen, diese Fördergelder ab 2027 vollständig zu streichen. Nachdem das Parlament sie bereits für 2025 auf 10 Millionen Franken reduziert hatte, sollen nun in der Winter-session auch noch diese 10 Millionen gestrichen werden. Das Absurde daran: Der Bund spart damit keinen einzigen Rappen – alles, was nicht an die Nachtzüge geht, fliesst direkt in die Förderung von Fluggesellschaften. Denn das CO₂-Gesetz schreibt vor, dass nicht verwendete EHS-Mittel automatisch an Programme für synthetische Flugtreibstoffe gehen. Das heisst: Weniger Geld für Nachtzüge bedeutet mehr Geld für den Flugverkehr.

Gelebte Klimapolitik

Pro Bahn Schweiz erinnert daran, dass die Schweiz ihre Klimaziele aus dem Pariser Übereinkommen nur erreichen kann,

wenn der internationale Personenverkehr auf der Schiene gezielt gefördert wird. Nachtzüge sind kein Nostalgieprodukt, sondern gelebte Klimapolitik – sie ersetzen reale Flugkilometer und sparen CO₂.

Ein weiteres Problem: In der Schweiz wird der Nachtzugverkehr nicht wie in Österreich staatlich bestellt und abgegolten, obwohl er unter schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen betrieben wird – mit hohen Trassenkosten, viel Rangieraufwand und eingeschränkter Nutzung des Rollmaterials. Im Gegensatz dazu ist im internationalen Flugverkehr beispielsweise Kerosin von Abgaben befreit und auf Flugtickets wird keine Mehrwertsteuer erhoben.

Pro Bahn Schweiz fordert den Bundesrat und das Parlament auf:

1. die Kürzungen rückgängig zu machen und den vollen Förderrahmen von 30 Millionen Franken pro Jahr wiederherzustellen,
2. die Umsetzung der Nachtzugverbindungen Basel – Malmö, Zürich – Rom und Zürich – Barcelona termingerecht voranzutreiben,
3. den Förderrahmen über 2030 hinaus zu verlängern, um Investitionen in neues Rollmaterial zu ermöglichen,
4. eine klare Priorität für klimafreundliche Verkehrsträger in der Mittelverteilung des CO₂-Gesetzes festzuschreiben.



Brauchen Unterstützung: Nachtzüge in Europa.

Bild: ÖBB

Fahrplan für Nachtzug nach Malmö

Kurt Metz Die SBB haben den Fahrplan für den EuroNight Basel SBB – Københavns Lufthavn – Malmö veröffentlicht. Er soll ab 15. April 2026 Basel am Mittwoch, Freitag und Sonntag um 17:35 Uhr verlassen und Malmö um 09:35 Uhr erreichen. Die Rückfahrt erfolgt donnerstags, samstags und montags um 18:57 Uhr mit Ankunft in der Schweiz um 11:30 Uhr. Angeboten werden rund 350 Plätze in Schlaf-, Liege- und Sitzwagen sowie ein Bistrowagen. Dieser fährt nur bis/ab Padborg mit, da er für Dänemark und Schweden nicht zugelassen ist. Die finanzielle Unterstützung des Nachtzugs muss noch von beiden Kammern des Parlaments bewilligt werden – die Mitte und die rechten Parteien haben Skepsis angemeldet und die Finanzkommission des Ständerats empfiehlt eine Ablehnung des «teuren Spasses» (siehe Hauptartikel).

Revolution im Tarifsystem als Perspektive

Das Halbtax wird nicht abgeschafft, mit «myRide» aber zum «Smart-Abo»: Eine Klärung.

Bastian Bommer Die Schweizer Mobilitätswelt steht vor einer kleinen Revolution: Mit myRide will die öV-Branche das Reisen einfacher und fairer machen – und dabei könnte ein jahrzehntealtes Erfolgsmodell leise in den Hintergrund treten: das Halbtax.

Ein Blick zurück

In den 1980er-Jahren rückte das Thema Umweltschutz stark ins öffentliche Bewusstsein – nicht zuletzt durch die Diskussion um das Waldsterben. Um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen und den Umstieg vom Auto auf die Bahn zu fördern, beschloss das Parlament 1987 im Rahmen des Projekts Bahn 2000, den Preis des Halbtax-Abonnements drastisch zu senken: von 360 Franken auf nur 100 Franken. Der Effekt war beeindruckend – innerhalb von zwei Jahren stieg die Zahl der Halbtax-Nutzerinnen und -Nutzer von rund 660 000 auf über zwei Millionen.

Das Halbtax verkörpert seither ein einfaches Versprechen: Wer regelmässig mit dem öV fährt, zahlt nur rund die Hälfte. Doch das Prinzip stammt aus einer Zeit mit statischen Pendlerprofilen, in der Tarife gedruckt und Billette am Schalter gelöst wurden.

Seit der Preissenkung in den 1980er-Jahren stieg der Tarif des Halbtax-Abos von 100 Franken auf 190 Franken pro Jahr – eine Entwicklung, die heute für viele Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer des öffentlichen Verkehrs eine spürbare Einstiegshürde darstellt. Doch auch für Besitzerinnen und Besitzer eines Verbund-Abos wird es rasch teuer, sobald sie dessen Gültigkeitsbereich verlassen.

Zu komplizierte Mobilität

Wenn ich mich zwischen verschiedenen Regionen bewege – zum Beispiel zwischen Bern und Basel – wird Reisen schnell zu einer kleinen Wissenschaft. Schon bevor ich losfahre, muss ich mir überlegen, welches Billett ich überhaupt brauche: zwei Verbundtickets und ein Streckenticket? Oder genügt ein Streckenbillett, das von einem Verbund in den anderen reicht? Oder lohnt es sich sogar, das Ticket in zwei Strecken



Das Halbtax ist auf dem SwissPass geladen: Es stammt aus einer Zeit, in der Tarife gedruckt, Billette am Schalter gelöst und Pendlerprofile statisch waren.

Bild: SBB

zu splitten? Eigentlich möchte ich ja einfach von A nach B fahren – ohne Tarifgrenzen im Kopf. Doch diese unsichtbaren Linien auf der Karte bestimmen, was gilt und was nicht. So verbringe ich mehr Zeit mit Nachdenken über Zonen und Geltungsbereiche, als mir lieb ist.

Noch schwieriger wird es, wenn ich mich für ein Abonnement entscheiden will. Natürlich ist es praktisch, im eigenen Verbundgebiet ein Abo zu haben: Ich kann mich flexibel und günstig bewegen, ohne jedes Mal ein Billett zu lösen. Aber sobald ich die Grenze dieses Gebiets überschreite, wird es kompliziert – und teuer. Für jede Fahrt ausserhalb brauche ich ein zusätzli-

ches Billett. Wer regelmässig in mehreren Regionen unterwegs ist, zahlt rasch doppelt: ein Abo hier, ein Zusatzticket dort.

So wird der öffentliche Verkehr plötzlich unattraktiv, obwohl ich ihn eigentlich gerne nutze. Ich möchte klimafreundlich, spontan und einfach unterwegs sein – ohne mich um Tarifgrenzen kümmern zu müssen. Mobilität sollte sich nach meinem Leben richten, nicht nach Linien auf einer Karte. Ich wünsche mir, dass das Tarifsystem einfacher wird. Eines, das versteht, dass ich mich bewege – nicht in starren Verbünden, sondern in Lebensräumen. Denn unterwegs bin ich überall, und genau so sollte auch mein Ticket gelten.

Einfache und faire Tarife

Ein gutes Tarifsystem soll kein Rätsel, sondern eine Einladung sein: Es soll mich einsteigen lassen, ohne dass ich zuerst studieren muss, wie weit mein Billett gilt. Einfachheit bedeutet, dass ich auf einen Blick verstehe, was ich kaufe – egal, ob ich >>>

Mit myRide will die öV-Branche das Reisen einfacher und fairer machen.

Statt komplizierter Zonen, Preisstufen oder verschiedener Abonnemente basiert myRide auf einem klaren Prinzip: auf den gefahrenen Kilometern.

>>> pendle, spontan unterwegs bin oder nur eine kurze Strecke fahre.

Doch Einfachheit allein genügt nicht. Der Tarif muss auch fair sein. Das heisst: Ich soll bezahlen, was ich effektiv nutze – nicht mehr und nicht weniger. Wer kurze Strecken fährt, darf nicht draufzahlen, und wer regelmässig unterwegs ist, soll von transparenten, nachvollziehbaren Preisen profitieren. Fairness schafft Vertrauen – und Vertrauen ist die Grundlage dafür, dass der öffentliche Verkehr als echte Alternative zum Auto wahrgenommen wird.

Schliesslich muss der Tarif für alle zugänglich sein. Ob digital mit dem Smartphone, am Automaten oder am Schalter – jede und jeder soll den gleichen einfachen Zugang haben. Mobilität darf nicht von technischen Hürden oder Tarifenkenntnissen abhängen, sondern muss selbstverständlich und inklusiv funktionieren. Ein Tarif, der einfach, fair und zugänglich ist, macht den öffentlichen Verkehr nicht nur attraktiver, sondern auch gerechter – und damit zukunftsfähig.

Die Lösung heisst «myRide»

Genau hier setzt myRide an. Das neue System verspricht, den Zugang zum öffentlichen Verkehr radikal zu vereinfachen. Statt im Voraus das richtige Ticket auswählen zu müssen, registriert myRide die tatsächlich gefahrenen Strecken – und verrechnet am Ende die gefahrenen Kilometer. So einfach kann Mobilität sein: kurz einchecken, einsteigen, fahren, fertig.

MyRide löst die bisherigen Herausforderungen im Tarifsystem auf einfache und innovative Weise. Statt komplizierter Zonen, Preisstufen oder verschiedener Abonnemente basiert myRide auf einem klaren Prinzip: auf den gefahrenen Kilometern. Jede Fahrt wird transparent nach Distanz abgerechnet.

In Kombination mit dem Smart-Abo, das Reisen zum halben Preis ermöglicht, und dem integrierten Bonus-System, das Vielfahren zusätzlich belohnt, entsteht ein zukunftsfähiges Modell für den öffentlichen Verkehr. MyRide vereint damit Einfachheit, Fairness und Flexibilität in einem einzigen System. Fahrgäste profitieren von transparenten Preisen und einem Tarif, der

sich den individuellen Mobilitätsgewohnheiten anpasst – egal ob für den täglichen Arbeitsweg oder für spontane Freizeitfahrten.

Das flexible Smart-Abo

Das Smart-Abo steht für einen neuen, intelligenten Ansatz im öffentlichen Verkehr. Es verbindet attraktive Einstiegspreise mit einem transparenten, nutzungsabhängigen Bonusmodell. Dank einer kurzen Mindestlaufzeit von nur einem Monat und einem Preis von 15 Franken ist das Smart-Abo auch für Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer attraktiv, die den öffentlichen Verkehr unverbindlich ausprobieren und dabei vom vergünstigten Tarif profitieren möchten.

Je häufiger das Smart-Abo im laufenden Monat gebraucht wird, desto stärker profitieren die Fahrgäste: Mit zunehmender Nutzung steigt der Bonus, der automatisch vom Fahrpreis abgezogen wird. Dieser Bonus ersetzt die heutigen Vergünstigungen durch Mehrfahrtenkarten, «Halbtax Plus» und Verbundabonnemente – und schafft damit ein einheitliches, verständliches und faires System für alle. So entsteht ein Modell, das Vielfahrende belohnt, Gelegenheitsnutzende fair behandelt und allen eine kostengünstige, flexible Mobilität ermöglicht.

«Prinzip der Einfachheit»

Pro Bahn Schweiz unterstützt myRide ausdrücklich und sieht darin einen wichtigen Schritt hin zu einem zeitgemässen, kundenfreundlichen und fairen öffentlichen Verkehr. Schon im laufenden Feldtest hat sich das System in der täglichen Praxis bewährt und erfreut sich grosser Akzeptanz bei den Nutzerinnen und Nutzern. Der Weg zu einem wirklich einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr wird damit bereits heute Realität. Pro Bahn steht ganz hinter dem Zielbild von myRide und ist

überzeugt: Die dringend notwendige Verkehrswende gelingt nur mit einem neuen, einfachen Preis- und Zugangssystem im öffentlichen Verkehr.

Sollte sich abzeichnen, dass diese Vereinfachung gefährdet ist, wird Pro Bahn eine konstruktiv-kritische Haltung einnehmen. Ein zentrales Anliegen ist dabei die Mindestlaufzeit des Smart-Abos: Eine minimale Laufzeit von nur einem Monat ist entscheidend, um die gewünschte Flexibilität und Einfachheit für Kundinnen und Kunden sicherzustellen. Das Smart-Abo senkt die Einstiegshürde in den öffentlichen Verkehr deutlich, kostet hochgerechnet auf 12 Monate ungefähr gleich viel wie das heutige Halbtax-Abo und ermöglicht so einem breiteren Publikum den einfachen Zugang zum öV.

Darüber hinaus ist es für Pro Bahn zentral, dass künftig alle Kundinnen und Kunden vom neuen Preissystem profitieren können. Nur so entsteht ein durchgehend einfaches, faires und zugängliches System, das Mobilität für alle Menschen erleichtert und den öffentlichen Verkehr langfristig stärkt.

Ausblick

Wenn sich die öV-Branche für diese neue Einfachheit im öffentlichen Verkehr entscheidet, gilt es im nächsten Schritt, zentrale Herausforderungen anzugehen. Wie können Mitfahrende oder Gruppen, die heute im Vergleich zum Auto oft deutlich höhere Kosten tragen, fair in das neue Tarifsystem integriert werden? Und vor allem: Wie kann der Zugang für alle gewährleistet werden – auch für Kinder, ältere Menschen sowie Personen ohne Smartphone oder mit eingeschränkten digitalen Fähigkeiten?

Diese Fragen sind zentral, um den öffentlichen Verkehr nicht nur einfacher, sondern auch für alle zugänglich zu machen. Pro Bahn engagiert sich weiterhin gemeinsam mit den zuständigen Stakeholdern, um diese Themen aktiv zu bearbeiten und dabei konsequent die Sicht der Kundinnen und Kunden einzubringen. Nur durch diesen Dialog kann ein Tarifsystem entstehen, das den Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert – einfach, fair und für alle.

Thurgauer im Bahnrausch

Thurbo und SBB eröffneten im November eine neue Serviceanlage in Weinfelden.

Edwin Dutler Es war ein richtiges Volksfest und teilweise gab es kein Durchkommen. Ja, die Thurgauer lieben ihre Bahn. Am 1. November wurde mit einem Taufakt die modernisierte Thurbo-Serviceanlage in Weinfelden eröffnet. Der erste «Flirt Evo» von Thurbo wurde dabei vom Thurgauer Regierungsrat auf den Namen «Thurgau» getauft.

Die in Holzbauweise realisierte Serviceanlage ist rund 100 Meter lang. Auf zwei Gleisen wird die Instandhaltung der bisherigen Thurbo-Flotte sichergestellt, auf den anderen drei werden sämtliche 329 Flirt-Evo-Züge von SBB, RegionAlps und Thurbo in Betrieb genommen. Durch die Nähe der Serviceanlage zu den Stadler-Standorten Bussnang und Erlen können damit markante Synergien genutzt werden.

Die Anlage wurde mit der Einfahrt des ersten Flirt Evo von Thurbo feierlich in Be-



Die Serviceanlage aus der Vogelperspektive: Die ersten neuen Thurbo-Züge werden voraussichtlich im Verlauf des kommenden Jahres 2026 eingesetzt.

Bild: Jürg D. Lüthard

trieb genommen. Alle Mitarbeitenden der Serviceanlage sind mit diesem Zug in die Halle eingefahren und erhielten beim Ausstieg von der Direktorin Claudia Bossert einen frischen Zopf überreicht – eine tolle Geste des Managements.

Bei der Besichtigung des Zuges war ich über die optimale Raumaufteilung, das Erscheinungsbild und die Sitze positiv überrascht. Es wird sich zeigen, wie sich dieses

Fahrzeug im täglichen Betrieb bewährt. Die ersten neuen Thurbo-Züge werden im Laufe des kommenden Fahrplanjahres in Betrieb genommen. Insgesamt erhält Thurbo in den nächsten Jahren 107 neue Züge. Es ist die grösste Beschaffung in der Geschichte der Thurgauer SBB-Tochter. Die Züge ersetzen nach und nach die GTW-Züge, welche in den nächsten zehn Jahren ausgemustert werden müssen.





**SICHER UND
LEISTUNGSSTARK.**

VVST Haftpflichtversicherung
nach Mass für den öffentlichen Verkehr

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

«Kantönligeist» obsiegt

Die BLS stellt neue Ticketautomaten auf: Im Kanton Bern ist Bargeld-Zahlung dann nicht mehr möglich, in Luzern und Neuenburg aber schon.

Gerhard Lob Die meisten Fahrgäste kaufen heute ihre Fahrausweise über digitale Kanäle. Der Absatz an Billettautomaten sinkt stetig. Trotzdem steht es für die BLS ausser Frage, dass an Bahnhöfen, Haltestellen und in den Bussen weiterhin Automaten zur Verfügung stehen, wie das Unternehmen im Oktober mitteilte. Umso wichtiger aber sei es, diese Automaten kostengünstig zu betreiben. Die Annahme von Bargeld verteuere den Betrieb durch die eingebauten Münz- und Notenprüfer; zudem seien solche Automaten störungsanfälliger als bargeldlose.

Die Konsequenz: Die BLS setzt bei ihren Geräten künftig auf bargeldlose Zahlungsmittel. «Mit dieser Entscheidung kann die Grundversorgung mit Automaten, auch bei geringerem Absatz, über das Jahr 2025 hinaus sichergestellt werden», lässt sich Silvia Kander, Leiterin Kundenservices und Vertrieb bei der BLS, in einer Medienmitteilung zitieren. Der Kanton Bern als grösster Besteller des Angebots stützt das Vorgehen der BLS, mit dem jährlich rund



Werden erneuert und bleiben (vorerst) erhalten: BLS-Ticketautomaten. Bild: BLS AG

400 000 Franken eingespart werden. Die Überraschung: In Luzern und Neuenburg kann an den BLS-Automaten im Auftrag der Kantone weiterhin mit Münzen bezahlt werden.

Der Grund ist, dass sich die Kantone Luzern und Neuenburg den Erhalt der Bargeld-Funktion wünschen und dafür auch die Mehrkosten übernehmen. Anders ist es im Kanton Bern. Der Mehrheitsaktio-

när der BLS unterstützt das Vorgehen der Bahn, künftig auf bargeldlose Automaten zu setzen, auch wenn das Thema im Kanton Bern hohe Wellen geworfen hat. Das Kantonsparlament verlangte im Juni 2024 mit einem Vorstoss, dass die BLS-Automaten weiterhin Bargeld annehmen. Die Bau- und Verkehrsdirektion prüfte das Anliegen, lehnte es aber unter Verweis auf die hohen Kosten ab.

Anonyme Prepaid-Karte

Interessant ist die Einführung einer neuen Prepaid-Karte. Reisende, die weder Debit- oder Kreditkarte noch Smartphone besitzen oder dies nicht nutzen wollen, können die Prepaid-Karte an jeder BLS-Verkaufsstelle beziehen und dabei mit dem gewünschten Guthaben aufladen. «Wir wollen alle Fahrgäste an die neuen Bezahlmöglichkeiten heranzuführen. Die Prepaid-Bezahlkarte ist eine sinnvolle Lösung für Kinder, Menschen ohne Smartphone sowie Reisende, die wünschen, anonym unterwegs zu sein», so Silvia Kander.

Arcobaleno setzt voll auf digitale Kanäle

Gerhard Lob Während die BLS die Wichtigkeit der Präsenz von Billettautomaten für die kommenden Jahre unterstreicht (siehe oben), sind andere Verkehrsunternehmen davon überzeugt, dass diese Automaten keine Zukunft haben und im Unterhalt zu teuer sind. Sie unternehmen Schritte zu ihrer Abschaffung. Im Tarifverbund Arcobaleno, dem acht Transportunternehmen im Tessin und Misoix angeschlossen sind, werden jedenfalls ab 2026 die Ticketautomaten abgeschafft beziehungsweise auf wenige Standorte konzentriert, wie «tisch» berichtete. An den Automaten sind gelbe Aufkleber erschienen, welche das Ende dieser Form des Ticketerwerbs mitteilen. «Acquistate i vostri biglietti con l'app FAIRTIQ o Mobile FFS» heisst es da: «Er-



Bereit fürs Museum: Arcobaleno-Billettautomat. Bild: Gerhard Lob

werben Sie Ihre Billette mit der App Fairtiq oder SBB Mobile». Der Ausdruck von Billetten ist künftig nicht mehr möglich. In den Bussen werden kleine Automaten installiert, an denen das Billett bargeldlos und papierfrei bezogen werden kann. Der Erwerb des Tickets wird auf dem Zahlungsmittel verbucht und kann bei einer Kontrolle abgerufen werden. An bedienten Verkaufsstellen können Billette oder Abos des Tarifverbundes Arcobaleno weiterhin mit Bargeld erworben werden.

Kein Bargeld im SBB-Bistro

Gerhard Lob Seit Oktober und noch bis am 13. Dezember 2025 testen die SBB im Restaurant/Bistro des IC 51 zwischen Biel und Basel das bargeldlose Bezahlen. Während dieser Zeit ist die Barzahlung nicht möglich. «Ziel des Tests ist es, interne Abläufe zu optimieren. Dadurch sollen Wartezeiten verkürzt, der Service beschleunigt sowie Hygiene (durch kontaktloses Bezahlen) und Sicherheit (besserer Schutz vor Fälschungen und Diebstahl) erhöht werden», schreiben die SBB. Akzeptiert werden während des Testzeitraums ausschliesslich Kreditkarten, Debitkarten und mobile Bezahlarten (Twint, Apple Pay, Google Pay). Alternativ können Kundinnen und Kunden auch mit unpersönlichen Gutscheinen für den öffentlichen Verkehr bezahlen. Diese sind in jedem SBB-Reisecenter gegen Bargeld erhältlich.

Nachrichten

Wirbel um Siemens-Auftrag

Für 2,1 Milliarden Franken darf der deutsche Hersteller Siemens Mobility mindestens 116 Doppelstock-Züge für die S-Bahn Zürich und die Westschweiz liefern. Der Schweizer Hersteller Stadler und ein dritter Anbieter gingen leer aus. Am 7. November kommunizierten die SBB diesen Grossauftrag und lösten dadurch einen gewaltigen politischen Wirbel aus, vor allem weil Stadler nicht zum Zug kam. Die SBB verweisen darauf, dass Siemens in der internationalen Ausschreibung die beste Offerte eingereicht habe und die Berücksichtigung eines Schweizer Unternehmens aus «Heimatschutzgründen» nicht möglich sei. Eine Info am Rande: Pro Bahn war in den Vergabeprozess nicht involviert, wird sich aber zukünftig bei den kundenrelevanten Themen einbringen. (gl)

Verrohende Sitten

Am Montagmorgen, 8. September, verprügelte ein 21-jähriger Mann einen SBB-Zugbegleiter. Bei der Billettkontrolle im Zug Luzern – Basel schlug er so heftig auf den Zugbegleiter ein, bis dieser blutete. Mehrere Passagiere hielten den Angreifer in Schach und alarmierten die Polizei. Doch in Sursee stieg dieser aus und entkam. Die Luzerner Polizei verhaftete ihn einige Tage danach an seinem Wohnort und steckte ihn in Untersuchungshaft. Als mögliche Delikte stehen eventualvorsätzlich versuchte schwere Körperverletzung sowie Gewalt und Drohung gegen Behörden und Beamte im Raum. Laut SBB sind die Aggressionen gegenüber Mitarbeitenden und unter Reisenden in den letzten Jahren gröber geworden. (gl)

«Bus voraus» in Luzern

Im nationalen Vergleich liegt die Pünktlichkeit der Busse im Kanton Luzern auf dem zweitletzten Platz. Besonders während den Hauptverkehrszeiten sind Verspätungen häufig. Mitten im Verkehr und in den Staus stecken die Busse fest. Doch wenn der öV unzuverlässig wird, verliert er an Attraktivität und die Fahrgäste steigen möglicherweise auf den Individualverkehr um. Um dem entgegenzuwirken, setzen sich der Verkehrsverbund Luzern VVL und die sieben Bus-Transportunternehmen im Kanton Luzern für gezielte Massnahmen zur Busbeschleunigung ein. Zu diesem Zweck wurde



die Plattform «Bus voraus» (www.bus-voraus.ch) lanciert. Sie macht gegenüber der Öffentlichkeit und Politik sichtbar, wie Busbeschleunigung funktioniert und weshalb Massnahmen jetzt dringend nötig sind. (pd/gl)

IC Stuttgart – Zürich

Die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit der IC-Züge aus Stuttgart via Schaffhausen nach Zürich sind unzureichend. Weil auch der Einsatz eines Ersatzzuges seit Juli 2025

die Situation nicht verbessern konnte, haben die SBB und die DB gemeinsam neue Massnahmen beschlossen. So soll künftig jeder zweite Zug aus Stuttgart in Singen enden. Von dort fährt dann planmässig ein anderer Zug der DB nach Zürich. Jeder zweite Zug aus Stuttgart verkehrt weiterhin direkt nach Zürich. Zusätzlich soll künftig bei denjenigen IC, die nach wie vor direkt von Stuttgart nach Zürich verkehren, bei grosser Verspätung ein SBB-Ersatzzug ab Schaffhausen eingesetzt werden. Die Änderungen treten ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember in Kraft. (pd/gl)

..... London in weiter Ferne

Das britische «Office for Rail & Road» hat Virgin die verbleibenden Slots im Londoner Unterhaltswerk Temple Mills zugesprochen. Damit rückt der Plan für eine direkte Schweiz – London Verbindung in noch weitere Ferne: Virgin hat bei Alstom nur 12 einstöckige Kurzzüge (200 Meter lang) des Typs Avelia Stream bestellt. Diese werden allein aus kommerziellen Gründen bloss für Verkehre mit kurzen Umlaufzeiten wie London – Paris (und eventuell punktuell London – Brüssel) ausreichen. (km)

..... Innovativer Rail-Park

In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Balerna TI (nahe Chiasso) haben die SBB einen innovativen Naherholungspark namens «Parco Ortolandia» verwirklicht. Das Besondere: Es wurden ausschliesslich ausrangierte Materialien verwendet beziehungsweise recycelt, darunter alte Gleise, Absperrbretter und Lampen. Für den Brunnen am Teich (im Bild) diente die Achse eines im Gotthard-Basistunnel verunglückten Güterwaggons. In einem eingezäunten Bereich befinden sich Hochbeete, die gemietet werden können. Der Park befindet sich über einem Tunnel, der zum Güterareal des Bahnhofs Chiasso führt. (gl)

Update Fahrplan 2026

Im InfoForum 3/2025 gab es einen ausführlichen Bericht zu den Neuigkeiten im Fahrplan 2026 (auf den Seiten 12 und 13). Der aktualisierte Bericht zum Fahrplan 2026 ist nun auf der Webseite von Pro Bahn Schweiz www.pro-bahn.ch unter der «Rubrik Aktuell» Schweiz aufgeschaltet.

Wohin fährt das Basler Trämli?

Der Ausbau des Tramnetzes im Raum Basel stockt. Besonders umstritten ist das Projekt für die Ortsdurchfahrt Birsfelden.

Roland Arnet Seit rund 15 Jahren wird an der Verbesserung beziehungsweise am Ausbau des Basler Tramnetzes geplant. Bisher wurde allerdings kaum etwas davon umgesetzt, weil es Widerstand gibt. Die ursprüngliche Bezeichnung «Tramnetz 2020» ist inzwischen zum «Tramnetz 2030» mutiert. Nachdem das Basler S-Bahn-Herzstück (ein unterirdisches «Ypsilon» zwischen den drei städtischen Bahnhöfen Basel SBB, Badischer Bahnhof und St. Johann) zeitlich auf einen Baubeginn nach 2045 verschoben wurde, kommt nun die Strassenbahn wieder in den Fokus der Politik. Die Realisierung des Tramnetzes 2030, zumindest in Teilen, rückt nun in greifbare Nähe.

Tram macht Stadt lebenswert

Die Region Basel wächst – entsprechend steigt der Bedarf an leistungsfähiger und klimafreundlicher Mobilität. Gleichzeitig verzögern sich bundesweite Infrastrukturprojekte wie der Bahnausbau und der Ausbau der Nationalstrassen. Damit rückt das regionale Strassenbahnsystem als Rückgrat des städtischen öffentlichen Ver-



kehrs wieder in den Mittelpunkt. Seitens der Tramskeptiker und der Autolobby regt sich jedoch Widerstand. Drei Tramprojekte wurden bisher an der Urne verworfen. Am 11. Juni 2025 gab es in Basel einen öffentlichen Anlass zum Thema «Tram.

Stadt. Zukunft. Wohin bewegt sich Basel?», an dem rund 170 Personen aus Politik, Verwaltung, Verbänden, Planung, Wissenschaft sowie direkt Betroffene teilnahmen. Diskutiert wurde die Rolle des Trams für eine lebenswerte Stadt,

Tram-Neubauprojekte bei BVB und BLT

Tram Margarethenverbindung

Kurze Strecke, grosse Wirkung: Nur 300 Meter neue Schienen entlasten die überbeanspruchte Route durch die Innenstadt. Die Margarethenverbindung verknüpft das Leimental über die bis 2035 neu zu bauende Margarethenbrücke (Haltestelle mit Zugang zu den SBB-Perons) direkt mit dem Bahnhof SBB und den Arbeitsplätzen im oberen Kleinbasel. Als erstes Tramnetz-2030-Projekt wurde dieser Ausbau, der auch vom Agglomerationsprogramm des Bundes mitgetragen wird, vom Stadtbasler Parlament bewilligt.

Tram Claragraben

Eine neue Tramstrecke im Claragraben zwischen Clara- und Wettsteinplatz schafft eine schnelle Verbindung vom

unteren Kleinbasel und dem Klybeck via Wettsteinbrücke zum Bahnhof SBB. Sie bietet dem Tram zudem eine Ausweichmöglichkeit bei Störungen im Innerstadtbereich und sorgt damit für mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Tram Petersgraben

Eine neue Tramstrecke im Petersgraben zwischen der Lyss (Universität) und dem Totentanz (Unispital) trägt massgeblich zur Umfahrung und somit zur Entlastung der Innenstadt bei. Sie sorgt für mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Trams sowie für eine leistungsfähige Verbindung vom Universitätsgebiet und den Unispitalern zum Bahnhof SBB. Die Akzeptanz für dieses Projekt muss in der Bevölkerung allerdings erst noch gewonnen werden.

Ortsdurchfahrt Birsfelden

Meinungsverschiedenheiten gibt es bei der geplanten neuen Ortsdurchfahrt für Tram, Langsamverkehr und MIV in Birsfelden. Der Baselbieter Landrat hat am 28. August 2025 der Umgestaltung der Haupt- und Rheinfelderstrasse in Birsfelden mit 68 zu 7 Stimmen deutlich zugestimmt. Damit könnte das Projekt «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden» bald umgesetzt werden.

Doch wurde gegen diesen Landratsbeschluss erfolgreich das Referendum ergriffen. Somit wird dieses Vorhaben sicher noch viel zu reden geben. Eine Hauptkritik am Projekt ist der Plan, die bisher autonome Tramspur in den ampelgesteuerten MIV zu integrieren, was das Staurisiko für das Tram wesentlich erhöht.



Die Vision: Die Binningerstrasse heute und (möglicherweise) ihr künftiges Aussehen.
Bild/Visualisierung: Roland Arnet/zVg

Gegenseitige Behinderung

Im Anschluss präsentierten Regierungsrätin Esther Keller (BS), Bruno Stehrenberger (CEO BVB) und Frédéric Monard (CEO BLT) das Tramnetz 2030 mit zentralen Vorhaben zur kurz- und mittelfristigen Weiterentwicklung des Basler Tramnetzes. Das Tramnetz 2030 soll nicht nur die stark belastete Innenstadt entlasten, sondern auch neue Quartiere erschliessen, die Pünktlichkeit verbessern und das gesamte Netz bei Störungen robuster machen. Die enge Talachse der Birsig zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände wird gegenwärtig von sieben Tramlinien bedient. Dies führt in den Hauptverkehrszeiten zu gegenseitiger Behinderung der Tramkompositionen. Ziel sei es, die wachsende Stadt mit einer leistungsfähigen, verlässlichen und zukunftsfähigen Tram-Infrastruktur zu erschliessen – unabhängig von langfristigen Bundesprojekten.

die CO₂-Reduktion, Basel als Wohn- und Wirtschaftsstandort und – das Wichtigste – wie das Tram der Zukunft aussehen soll. Unter den Referenten war Claudio Büchel (Dozent für Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung und Leiter Angebot der Glattalbahn).

Er zeigte am Beispiel von Zürich auf, wie eng Stadt- und Tramnetzentwicklung miteinander verknüpft sind. Das Tram gilt als ideales Verkehrsmittel für dichte, urbane Räume. Die Glattalbahn habe dabei als Motor der Stadtentwicklung mitgewirkt.

Ein kritischer Standpunkt zur Verlängerung der Linie 8 in Allschwil

Kommentar von André Guillaume

Die seit unzähligen Jahren diskutierte Verlängerung der Basler Tramlinie 8 von der heutigen Endschleife Neuweilerstrasse durch die Allschwiler Binningerstrasse via Letten zur vorgesehenen Endschleife auf dem heutigen Sportplatz des Schulhauses Gartenhof wird auch unter Trambefürwortern hauptsächlich aus zwei Gründen kritisch beurteilt. Diese Kritik richtet sich jedoch keineswegs gegen das Tram als Verkehrsträger, sondern hinterfragt die wenig sinnvolle Lage der Endhaltestelle, weil eine vor wenigen Jahren neu gestaltete Sportanlage eines modernen Schulzentrums zumindest teilweise einer Tramschleife weichen müsste.

Warum endet die verlängerte Tramlinie ausgerechnet auf einem Schulareal? Weil der Sportplatz sich für eine Schlaufenanlage eignet? Hätten die BVB Zweirichtungs-Trams angeschafft (wie die TPG, TL oder Bernmobil), wäre die Planung wesentlich einfacher und Linienverlängerungen wären schlaufenlos, nur mit Gleiswechseln, etappierbar. Aber die BVB setzen weiterhin auf Einrichtungs-Fahrzeuge.

Ab Gartenhof fehlen nur wenige hundert Meter bis zur Einmündung in die Baslerstrasse, wo das Tram 8 auf die Tramlinie 6 stossen und ab dort zur gemeinsamen Wendeschleife Allschwil Dorf geführt werden könnte. Damit würde der Allschwiler Dorfkern direkter an Basel Südwest und den

Bahnhof SBB angebunden. Als weitere Etappe wäre eine Verlängerung der Linie 8 in das Entwicklungsgebiet Bachgraben und eine Verknüpfung mit der von den beiden Halbkantonen vorgesehenen, aber noch nicht beschlossenen Tramverbindung ab Bachgraben zum Bahnhof St. Johann und via Dreirosenbrücke zum Badischen Bahnhof als eine durchaus erwünschte Tangentialverbindung (Ziel: Reduktion des Pendler-MIV) zu realisieren.

Man muss sich heute leider die Frage stellen, ob überhaupt etwas von all den schönen Tramplänen umgesetzt werden wird. Klima, Umwelt und öV sind auf der Prioritätenliste weit nach hinten gerückt. Die Ursachen sind bekannt und stimmen pessimistisch.

Viele Mängel, einige Lichtblicke

Bahnreisen durch Europa im Sommer 2025: Erfahrungsbericht eines Interrail-Reisenden.

Edwin Dutler Auch dieses Jahr bin ich mit zwei Interrail-Abos zu je drei Monaten in Europa umhergereist. Ich beginne mit meiner positivsten Überraschung: die Bahnen in Grossbritannien. Zwar war das Buchen der Eurostar-Billette etwas umständlich, doch einmal auf der Insel angekommen folgten nur noch Aufsteller: pünktliche Züge, guter Service an Bord und am Platz, vorhandene Informationen und funktionierende Reservationen. Dass die schottischen Züge in der Hochsaison aus allen Nähten platzen, konnte und musste ich erleben. Die nächste Reise findet deshalb ausserhalb der Hochsaison statt.

Doch beginnen wir mit dem Kauf der Interrail-Abos. Da ich öfters mit kleineren und grösseren Gruppen unterwegs bin, kommt für mich nur der Kauf von Interrail-Papierbilletten in Frage. Diese konnte mir das Reisebüro Forch inklusive Aktions-Rabatt auch besorgen. Und dank den Eisenbahn-Spezialistinnen und -Spezialisten in der Forch sowie der Internetseiten verschiedener Bahnen, «Rail Europe» und Trainplanet konnte ich alle gewünschten Platzreservationen im Vorfeld der Reisen immer an meinem Computer zu Hause buchen. Dass ich dabei die obligatorischen Platzreservationen für den Giruno-Zug von Milano nach Zürich nicht bei den SBB, sondern auf www.raileurope.com buchen musste, zeigt, wie die SBB-Informatik den internationalen Verkehr total verschlafen hat.

Ungeplante Zugausfälle

Auch dieses Jahr waren meine mehrmaligen Erfahrungen mit den internationalen Top-Zügen der Staatsbahnen zwiespältig. In einem Drittel der Züge stellte ich fest: Fehlende Anzeigen bei den Platzreservationen, unverständliche Lautsprecherdurchsagen, Bildschirmanzeigen defekt oder mit falschen Zeitangaben, nicht funktionierendes WLAN sowie Ausfall von Catering-Dienstleistungen. Da diese Punkte jedoch nicht sicherheitsrelevant sind, werden die Züge trotz diesen Mängeln auf die Reise geschickt. Dies ist umso ärgerlicher, da für die Nutzung der Top-Züge teilweise happige Zuschläge verlangt werden. Hier haben



Pünktliche Abfahrt in Oslo: Fernverkehrszug von SJ Nord nach Trondheim.

Bild: Edwin Dutler

alle Bahnen in Europa ihre Hausaufgaben noch nicht gemacht.

Auf den verschiedenen Reisen erlebte ich immer wieder geplante und auch ungeplante Zugausfälle. Bei den geplanten Schienenersatzverkehren funktioniert der Weitertransport nun mehrheitlich besser als früher (Ausnahme: Deutschland), bei den ungeplanten Zugausfällen sind persönliche Geografie-Kenntnisse von grossem Vorteil, was heute in der Schule kaum mehr unterrichtet wird.

Happige Zuschläge

Kommen wir nun zu den leidigen Verspätungen. Diese beginnen vielfach bereits im Startbahnhof wegen einer verspäteten Bereitstellung oder wegen einer Kurzwende vom Gegenzug. Diese Kurzwendungen werden in Europa leider von vielen Bahnen produziert (löbliche Ausnahme: Frankreich).

Es ist mir schon klar, dass teures Fernverkehrsmaterial nicht unbeschränkt vorhanden ist und möglichst profitabel eingesetzt werden muss, doch hier wird vielfach übertrieben. Sobald ein Fernverkehrszug mal mit Verspätung unterwegs ist, wird im Verlauf der Fahrt die Verspätung immer grösser, da die geplanten Trassen nicht mehr zur Verfügung stehen. Es lohnt sich

deshalb, immer mit einer grösseren Pause beim Umstieg zwischen zwei Fernverkehrszügen zu buchen.

Ein weiteres Thema sind die leidigen Zuschläge, welche der Reisende bei einem entsprechenden Service auch gerne bezahlt, die jedoch eine akzeptable Höhe nicht überschreiten sollten. Hier macht Lyria mit äusserst hohen Zuschlägen ein schlechtes Bild. Wenn man während der Fahrt keine Kundenbetreuerin oder keinen Kundenbetreuer sieht und auch die Billettkontrolle unterbleibt, so fragt man sich wirklich, wofür dieser Zuschlag eigentlich bezahlt wird. Bei der Kontrolle der Fahrausweise haben die Bahnen noch Luft nach oben.

Der Service am Platz mit Speisen und Getränken für die Reisenden in der 1. Klasse hat sich bei zahlreichen Bahnbetreibern in der letzten Zeit merklich verbessert. Diese Dienstleistung wird von den Kundinnen und Kunden sehr geschätzt, da man für die Verpflegung seinen Platz nicht verlassen muss und das Reisegepäck immer im Blick hat. Leider wurde dieser geschätzte Service am Platz in den internationalen Zügen mit Elvetino-Speisewagen von den SBB in diesem Jahr ersatzlos abgeschafft. Die Dienstleistung wird auch im Fahrplan in der Zuglegende nicht mehr erwähnt.

«Wir bitten um Entschuldigung»

Zwei Tage unterwegs mit dem regionalen Bahnverkehr in Deutschland. Die Bilanz fällt ernüchternd aus.

Gerhard Lob Die Unzuverlässigkeit der Deutschen Bahn im Fernverkehr ist hinlänglich bekannt. Im September 2025 sanken die Pünktlichkeitswerte auf ein Tief von 51,5 Prozent (weniger als sechs Minuten Verspätung). Das ist der niedrigste Wert seit langem. Die Schweiz ist von diesem Problem direkt betroffen, da Fernzüge in den Relationen Karlsruhe – Freiburg (Breisgau) – Basel, München – Zürich sowie Stuttgart – Zürich regelmässig zu spät kommen und so auch den helvetischen Fahrplan durcheinanderwirbeln. Auf die neue Chefin der Deutschen Bahn, Eveline Pall, wartet jedenfalls eine Herkules-Aufgabe. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, die Pünktlichkeit bis 2027 markant zu verbessern.

Etwas besser sehen die Pünktlichkeitswerte in Deutschland im Regionalverkehr aus, wobei es grosse Unterschiede zwischen den Bundesländern gibt. Nicht nur die Deutsche Bahn bietet ihre Leistungen an, sondern auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, beispielsweise der «National Express» in Nordrhein-Westfalen, der die wichtige Linie RE4 (Aachen – Dortmund) betreibt. Einen gesamtdeutschen Pünktlichkeitswert für den Regionalverkehr zu finden, ist daher schwierig.

Kein Zug war pünktlich

Da bietet sich ein Test an, der aber nur einen subjektiven Eindruck vermittelt. Im November haben wir diesen Test gemacht und sind an zwei Tagen (4./5. November)



Willkommen in Deutschland: Bauarbeiten, Zugausfälle, Umleitungen (im Raum Köln).
Bild: Gerhard Lob

ausschliesslich mit Regionalverkehrszügen und dem Deutschlandticket quer durch die Bundesrepublik gefahren. Die Strecke war: Karlsruhe – Worms – Mainz – Koblenz – Bad Honnef – Köln (Deutz) – Wuppertal – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Hannover. Das Ergebnis war ernüchternd: Kein einziger Zug ist pünktlich angekommen. Anschlüsse wurden häufig verpasst. Längere

Aufenthalte beim Umsteigen (bis zu einer Stunde) in unwirtlichen Umgebungen wie am Bahnhof Köln-Deutz waren die Folge. Interessant: Bei der Deutschen Bahn wird die planmässige Ankunft gar nicht mehr im Zug durchgegeben, sondern es heisst dann beispielsweise nur «heutige Ankunft um 15.37 Uhr». So wird gut verschleiert, wie gross die Verspätung ist. Bei privaten Anbietern konnten wir feststellen, dass sowohl die «planmässige Ankunft» als auch die «heutige Ankunft» erwähnt werden und so die Differenz deutlich wird.

Gründe werden genannt

In allen benutzten Zügen wurden die Gründe für Verspätungen mittels Durchsagen genannt: «Grund ist eine Baustelle», «Grund ist ein technisches Problem am Zug», «Grund ist die Verspätung eines anderen Zuges», «Grund ist das Überholen eines ICE», «Grund ist eine Streckensperrung zwischen A und B», «Grund ist ein Stau vorausfahrender Züge», «Grund ist eine Stellwerkstörung», etc. Auf den Umsteigebahnhöfen warten dann möglicherweise die Anschlusszüge, doch gibt es häufig Gleisänderungen oder es sind längere Treppenwege zu überwinden – viele Bahnhöfe haben keine Aufzüge. Teilweise erreichten wir die Anschlüsse nur in letzter Sekunde. Allgegenwärtig bei den Durchsagen im Zug, aber auch in den Bahnhöfen ist darum der folgende Satz: «Wir bitten um Entschuldigung.»

Deutschlandticket bleibt bestehen

Gerhard Lob Seit seiner Einführung als 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 wird über das Deutschlandticket (ab Mai 2023: 49 Euro) sowie dessen weiteren Bestand diskutiert. Nun ist entschieden: Das Deutschlandticket wird bis 2030 fortgeführt. Es ermöglicht unbegrenzte Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland in der 2. Klasse.

Doch ab Januar 2026 wird das Ticket erneut teurer. Statt der aktuellen 58 Euro

werden dann 63 Euro (rund 60 Franken) pro Monat fällig. Ab 2027 soll der Preis dann über einen Kostenindex ermittelt werden, der Faktoren wie Lohn- und Energiekosten einrechnet. Bund und Länder packen jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr dazu, um die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen auszugleichen.

Das Deutschlandticket ist ein reines Online-Ticket und steht auch Personen mit Wohnort in der Schweiz zur Verfügung.

Die Bezahlung muss über ein Lastschriftverfahren erfolgen. Es wird automatisch verlängert, wenn es nicht bis zum 10. Tag eines Monats gekündigt wird. Das heisst umgekehrt: Es kann auch nur für einen Monat erworben werden. Das lohnt sich beispielsweise schon für einen mehrtägigen Aufenthalt in Berlin, um die dortigen U-Bahnen und S-Bahnen zu nutzen. Es empfiehlt sich, die DB-Navigator-App zu verwenden.

Strecke steht, Geld für Betrieb fehlt

Der Norden Europas ist für Eisenbahnfreunde von besonderem Interesse: Ein Blick auf Neuigkeiten und Entwicklungen in Skandinavien..

Edwin Dutler Schauen wir zuerst nach Norwegen: Die Bahnstrecke von Trondheim nach Bodö in Norwegen gilt unter Eisenbahnfreunden als eine der interessantesten Bahnlinien von Europa. Die nicht elektrifizierte, als Nordlandbahn bezeichnete, 729 Kilometer lange Strecke wurde von der abgewählten norwegischen Regierung in den vergangenen Jahren stark vernachlässigt. So ziehen nach wie vor 45-jährige Diesellokomotiven vom Typ Di 4 die Züge über die auch witterungsbedingt sehr anspruchsvolle Strecke. Zwar wurden neue Triebzüge bei der Firma Stadler bestellt, doch es dauert noch mehrere Jahre bis zum Einsatz, da zuerst die Bergenbahn mit den neuen Zügen ausgerüstet wird.

Vor einem Jahr wurde aufgrund eines Erdbebens eine Di 4 so stark beschädigt, dass der Lokführer leider gestorben ist und ferner die Lokomotive ausgemustert werden musste. Ein erneuter Erdbeben im August dieses Jahres hat die Nordlandbahn wieder unterbrochen. Man rechnet damit, dass der durchgehende Verkehr erst im nächsten Sommer wieder aufgenommen werden kann.

Damit nach der Wiedereröffnung der Strecke die Tages- und Nachtzüge in beiden Richtungen verkehren können, benötigt man zusätzliche Lokomotiven. Diese wurden nach langem Suchen gefunden und es ist wieder einmal die Firma Stadler, welche die Lösung bietet. Ab nächs-

tem Jahr werden vier «Stadler EuroDual» von Grenland gemietet. Erstmals werden damit Stadler-Güterzugslokomotiven für Personenzüge umgebaut und in fahrplanmässigen Reisezügen eingesetzt. Selbstverständlich werde ich bei den ersten Fahrten dieser Lokomotiven in Norwegen dabei sein.

Schweden und Finnland

Seit bald 40 Jahren ist die einzige direkte Bahnverbindung zwischen Schweden und Finnland – über die Strecke zwischen den Grenzstädten Haparanda und Tornio – eingestellt. In den letzten vier Jahren wurde jedoch die 34 Kilometer lange Strecke ab Laurila endlich elektrifiziert. Seit Dezember 2024 steht alles bereit, auch der Bahnhof in Haparanda wurde entsprechend umgebaut.

Leider will nun die neue finnische Regierung kein Geld für den Betrieb dieser Linie zahlen und die beiden Grenzstädte

Seit bald 40 Jahren ist die einzige direkte Bahnverbindung zwischen Schweden und Finnland eingestellt.

sind auch nicht bereit, alles alleine zu finanzieren. So wurde dieser Streckenabschnitt zwar im letzten Dezember feierlich eingeweiht, nur Züge fahren keine. Zwei potenzielle Betreiber stehen jedoch bereit und haben auch bereits mögliche Fahrpläne veröffentlicht. Es sind dies Finnlands eigene VR und die neue Nahverkehrszug-Gesellschaft Suomen Lähijunat. Die Verhandlungen laufen weiter. Sofort reagiert hat jedoch die NATO, welche für diesen grenzüberschreitenden Verkehr bereits eigenes Rollmaterial für Militärtransporte bestellt hat.

Dänemark

Auf der internationalen Strecke von Hamburg nach Kopenhagen wurden letztes Jahr die beliebten Dänischen Gumminasen durch lokbespannte deutsche IC-Wagen ersetzt, welche allerdings ihre Blütezeit längst überschritten haben. Dies allerdings nur als Notlösung, denn die Dänischen Staatsbahnen haben bei Talgo neue Züge für diese Strecke bestellt. Das Konzept dieser Züge basiert auf der gleichen Grundlage wie die neuen ICE-L der Deutschen Bahn, also mit barrierefreiem Einstieg. Ab dem nächsten Fahrplanwechsel kommen nun die neuen Züge in den Einsatz und es ist zu hoffen, dass damit die Qualität auf der wichtigen internationalen Verbindung endlich verbessert wird. Auch darüber wird ein Reisebericht folgen.

Neues Zeitalter im Bahnverkehr in Österreich

Edwin Dutler Mit dem kommenden Fahrplanwechsel geht erstmals seit Jahrzehnten eine völlig neue Bahnstrecke in Österreich in Betrieb. Es ist die Koralmbahn, welche Graz und Klagenfurt in nur 41 Minuten verbindet. Kärnten und Steiermark waren noch nie so nahe zusammen. Auch die Reisenden von Wien nach Italien und Slowenien kommen durch die deutlich kürzeren Fahrzeiten schneller an ihre Zieldestinationen. Der 33 Kilometer lange Koralmtunnel ist dabei das

Herzstück der neuen Verbindung. Das Zugangebot mit den Railjet-Zügen wird auf der Südbahn massiv ausgebaut und es entstehen neue schnelle Verbindungen in ganz Österreich. Zusätzlich wird zum Fahrplanwechsel ein Interregio-Konzept mit sechs Linien im Stundentakt oder Zweistundentakt auf inneralpinen Hauptstrecken abseits der West- und Südstrecke umgesetzt.

Auch für den Güterverkehr bringt die Koralmbahn grosse Vorteile

für die Verbindungen zu den Mittelmeerhäfen. Und wenn im Jahre 2030 der Semmering-Basistunnel fertiggestellt ist, wird die Reisezeit auf der österreichischen Südbahn nochmals markant verkürzt werden. Doch genug der Vorschuss-Lorbeeren: Ich werde kurz nach dem Fahrplanwechsel auf verschiedenen Linien in Österreich die neuen Züge und die Koralmbahn persönlich testen. Mein Erfahrungsbericht wird im InfoForum 1/2026 erscheinen.

Ligne nouvelle Genève–Lausanne: 50 ans d'études!

Nous commémorons cette année le demi-siècle de ce projet crucial pour la Suisse occidentale.

Antoine Jaquenoud L'effervescence politique déclenchée par la parution du rapport «Transports '45» du professeur de l'EPFZ Ulrich Weidmann n'a pas gommé les efforts des pionniers qui ont tenté depuis un demi-siècle de bâtir une ligne ferroviaire nouvelle de Genève à Lausanne. Nous commémorons précisément cette année les 50 ans de la parution du fameux rapport de Bonnard & Gardel (BG), ingénieurs-conseils SA, associés à la Compagnie d'études de travaux publics (CETP), daté de juin 1975 et intitulé «Liaison rapide Genève–Lausanne». Ce projet frappe par son audace et sa pertinence: en 1975, six ans avant le lancement du premier TGV français entre Paris et Lyon, les ingénieurs de BG et CETP avaient déjà intégré les trois niveaux d'interaction d'une ligne à grande vitesse: sur le trafic régional – une ligne nouvelle libère des sillons sur la ligne historique –, sur le trafic national – en reliant beaucoup plus rapidement les métropoles suisses –, et sur le trafic international – en s'insérant dans le schéma européen des lignes à grande vitesse.

Avec son livre «Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse», la citrap-vaud prend le relais en 2010 et défend non seulement une ligne nouvelle pour la métropole lémanique, mais un réseau complet à grande vitesse, s'étendant de Genève à Saint-Gall et de Bâle à Chiasso. En 2014, la CITraP Genève rejoint la citrap-vaud et signe le livre blanc «Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne» qui démontre une fois de plus l'urgence d'une telle liaison. Suite à un événement géologique mineur, le trafic ferroviaire est totalement interrompu à Tolochenaz, entre Allaman et Morges, du 9 au 12 novembre 2021. Cet événement a connu un retentissement considérable et a démontré par le chaos la nécessité impérieuse d'une ligne nouvelle pour doubler la ligne historique.

Le rapport «Genève–Lausanne, nouvelle ligne», une étude prospective rédigée par BG Ingénieurs Conseils SA pour le compte des CFF, datée du 30 mai 2023, est enfin

rendu public le 14 février 2024. Selon ses auteurs, l'aménagement d'une alternative à la ligne historique Genève–Lausanne nécessiterait d'investir entre 6,6 et 9,9 milliards de francs.

Les opportunités

«Une perspective convaincante pour l'axe ouest–est fait défaut. La réduction des temps de parcours est essentielle pour la connexion des différentes parties du pays, la qualité et la compétitivité du rail ainsi que son rôle dans l'ensemble du système de transport... En raison des besoins urgents en capacité à court terme dans certaines zones du réseau, la modernisation complète de cet axe principal reste la question la plus importante à régler pour la période après 2045. Dans l'intervalle, il s'agit d'augmenter la capacité sur les tronçons critiques Genève–Lausanne et Zurich–Aarau grâce à la construction de nouveaux tronçons et à des aménagements ponctuels» (page 55 du rapport). Les vœux historiques de la citrap-vaud sont ainsi pris en compte pour le long terme.

Très heureusement, le rapport Weidmann souligne que l'arc lémanique est l'une des deux régions de Suisse en pleine croissance: ni la route, ni le rail n'ont pu suivre le rythme de développement de



Bereits vor 50 Jahren gab es konkrete Pläne für eine Schnellstrecke Genf – Lausanne.
Bild: zVg

ces dernières années; s'y rajoute l'absence de redondance de la ligne ferrée entre Genève et Lausanne. Dans ce contexte, les CFF, l'OFT et les cantons ont convenu du tracé général d'une ligne nouvelle complète, à double voie, entre Genève et Lausanne. La gare souterraine de Genève Cornavin et le nouveau tronçon Perroy–Morges, première étape de la ligne nouvelle, sont considérés comme prioritaires pour la période de 2025 à 2045. Seul bémol: ce dernier projet, évalué à 3,1 milliards de CHF, n'est finançable que dans l'hypothèse d'une variante du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) portée à 24 milliards.

Notre combat est aujourd'hui la défense de la variante à 24 milliards du FIF pour permettre l'aménagement en première priorité du tronçon Perroy–Morges, embryon de la ligne nouvelle Genève–Lausanne.

Genf–Lausanne: 50 Jahre Studien

Gerhard Lob Der Bericht «Verkehr '45» (siehe Seiten 3 bis 6) knüpft an ein halbes Jahrhundert Bemühungen um eine neue Bahnlinie zwischen Genf und Lausanne an. Bereits 1975 zeigte ein Bericht von «Bonnard & Gardel» die Notwendigkeit einer schnellen Verbindung. Später forderten Citrap-Vaud und CITraP Genève erneut eine neue, schnelle Linie zwischen den beiden Städten. Ein vollständiger Streckenunterbruch im Jahr 2021 mit

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

anschliessendem Chaos verdeutlichte, wie wichtig eine neue, zweite Linie als Ergänzung der historischen Strecke ist. Gemäss jüngsten Schätzungen wären 6,6 bis 9 Milliarden Franken nötig. Citrap-Vaud setzt sich dafür ein, vorrangig den Abschnitt Perroy–Morges auszubauen, als Beginn der neuen Strecke Genf–Lausanne.



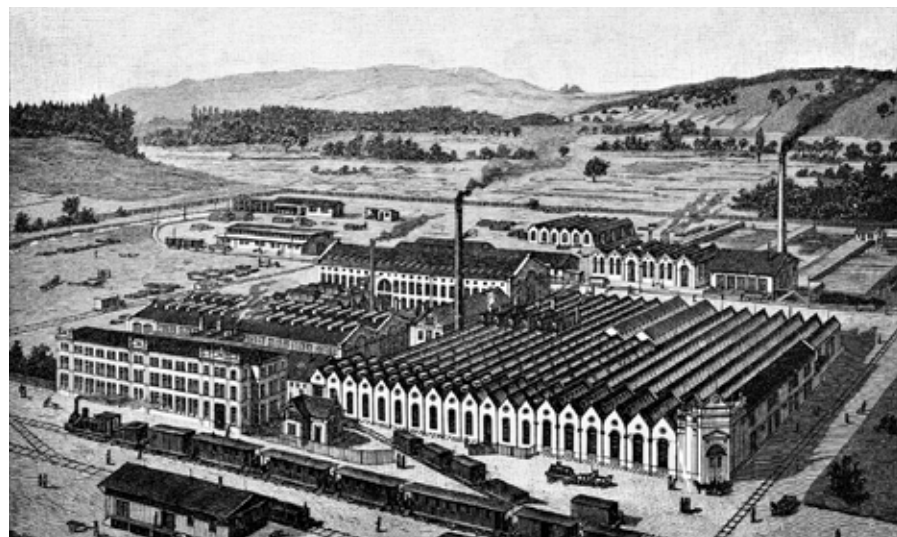
Akribisch dokumentiert

Eine eindrückliche Schilderung des Niedergangs der Maschinenfabrik Oerlikon.

Lorenz Degen Peter Ritschard hat getan, was an Schweizer Universitäten viel zu wenig betrieben wird: Er hat sich wissenschaftlich mit einer ehemals grossen Schweizer Firma beschäftigt und deren Geschichte akribisch, aber gut lesbar dargestellt. In seinem Fall geht es um den Abstieg der einst blühenden Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), die 1967 von der BBC übernommen wurde. Die MFO, gegründet 1876, konnte auf eine lange Erfahrung im Lokomotivbau zurückblicken, unter anderem mit den berühmten Krokodilen, geriet aber in den Nachkriegsjahrzehnten in immer grössere Schwierigkeiten.

Ritschard, 76-jährig und selbst aus Oerlikon stammend, hat sein Buch im Rahmen eines Nachdiplomstudiums an der Universität Zürich verfasst. Man kann nur den Hut ziehen vor so viel Durchhaltevermögen und historischem Schaffenstrieb. Wo andere Pensionierte in seinem Alter wandern gehen oder Jass-Nachmittage besuchen, hat sich der ehemalige Wirtschaftsjournalist durch Aktenberge gelesen, Statistiken verfasst und ein eindrückliches Zeugnis eines Stücks Industriegeschichte hervorragend aufgearbeitet.

Ritschard rekonstruiert die Entscheidungen und Abläufe aus den vorhandenen Unterlagen, merkt aber auch an, dass manche Papiere «in einer Kehrlichtverbren-



Die Maschinenfabrik Oerlikon in einer historischen Aufnahme.
Bild: zVg

nungsanlage» gelandet seien. Dennoch gelingt ihm eine eindrückliche Schilderung der Ereignisse, die zum Verschwinden der MFO beigetragen haben, indem er auch die Schwachstellen analysiert: «Klare Ziel-

setzungen – auch in der Forschung und Entwicklung – verhedderten sich in einer unbeweglichen Mentalität und einer kniffligen Unternehmensbürokratie». Dass schliesslich die BBC und nicht ein internationaler Grosskonzern die MFO aufkaufte, war aus Ritschards Perspektive ein Glücksfall. 21 Jahre später ereilte die BBC mit der Fusion zur ABB dann ein ähnliches Schicksal – aber das ist eine andere Geschichte, die noch zu schreiben wäre.



Zum Buch

Peter Ritschard
Das Ende einer Legende
Die Maschinenfabrik Oerlikon
1945–1967
Verlag Hier und Jetzt
232 Seiten
IBAN 978-3-03919-633-3
39 Franken

Magisches Fotobuch

Lorenz Degen Der Lausanner Fotograf Jacques Straesslé dokumentiert in seinem Buch «Bateaux fantômes» die Restaurierung der acht Raddampfer auf dem Genfersee. Dabei blickt er mit künstlerischem Auge auf wunderschöne Details wie die Treppenabschlüsse aus Messing mit dem jeweiligen Schiffsnamen (zum Beispiel «Vevey» oder «Savoie» auf Seite 61) oder er zeigt die Schiffsglocken (Seiten 82 f.) in verschiedenen Perspektiven. Besonders eindrücklich wirken die stimmungsvollen Schwarz-Weiss-Aufnahmen der Dampfer



Zum Buch

Jacques Straesslé
«Bateaux fantômes»
Éd. Studio D5, 144 Seiten
39 Franken
Erhältlich bei der «IG
Schiffs-Agentur»,
www.schiffs-agentur.ch

in unterschiedlichen Wetterlagen (Seiten 70 f.) sowie Einblicke in die Maschinenräume (Seiten 52 ff.). Prächtige Bilder sind Straesslé von den Dampferparaden gelungen, wo die majestätischen Formen der

Belle-Époque-Flotte besonders schön zur Geltung kommen (Seiten 108 ff.). Man kann dem Fotografen nur gratulieren zu so grossartigen Bildern, die ein wahrlich magisches Fotobuch entstehen liessen.

Zwischen Stillstand und Aufbruch



«Loki Spezial – Die SBB in den 1940er-Jahren»
von Peter Pfeiffer.

Lorenz Degen In der Reihe «Loki Spezial» hat Peter Pfeiffer bereits zwei Hefte mit Schätzen aus dem Fotoarchiv von SBB Historic veröffentlicht. Zu «Die SBB in den 1920er-Jahren» (Loki Spezial Nr. 49) und «Die SBB in den 1930er-Jahren» (Nr. 50) schliesst nun ein weiteres Jahrzehnt an: «Die SBB in den 1940er-Jahren» (Nr. 56). Marc Ribeli, verantwortlich für das Fotoarchiv von SBB Historic, nennt in seinem Vorwort den Zeitraum «eine von Gegensätzen geprägte Dekade». Die erste Hälfte sei geprägt gewesen von Kriegswirtschaft, Anbauschlacht und Rationierung, dann folgten in der zweiten Hälfte Wiederaufbau, Modernisierung und Aufbruchstimmung.

Der SBB-Fotodienst hat diese Entwicklungen mit der Kamera begleitet. Peter Pfeiffer beleuchtet umsichtig verschiedene Schauplätze, unter anderem die neuen Leichtschnellzüge, den Grenzverkehr in der Westschweiz, den Bau des zweiten Gleises am Urnersee oder die Elektrifizierung der Brünigbahn. Dokumentarisch sehr wertvoll ist auch der Blick zu den Privatbahnen, eine malerische Grosseaufnahme von Liestal mit dampfendem «Waldenburgerli» von 1945 zeigt die durch den Zweiten Weltkrieg stehengebliebene technische Entwicklung exemplarisch. Die Kriegsfolgen sind auch in der Holzfeuerung von SBB-Dampfloks oder bei Partisanen-Schäden am Simplon sichtbar. Das grosse Jubiläum «100 Jahre Schweizer Bahnen» von 1947 bildet einen abwechslungsreichen Schlusspunkt dieses sehr schönen Heftes.

www.alstom.com

MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

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



ALSTOM
• mobility by nature •

Pro Bahn Nordwestschweiz im Wandel

Für den 16. Dezember ist eine ausserordentliche Mitgliederversammlung einberufen.

Lorenz Degen Die Mitgliederversammlung (MV) vom 30. September 2025 sollte den Verein neu ausrichten. Der Vorstand empfahl grossmehrheitlich den Beitritt zum neuen Verein Pro Bahn Regional, um damit Pro Bahn Schweiz gesamthaft zu stärken und die immer akuten Schwierigkeiten bei der Besetzung der Vorstandsämter zu überwinden. Geschäftsstellenleiter Sandro Hartmeier nahm als Gast an der MV teil, Noam Schaulin vertrat den Zentralvorstand (ZV). Der Mitgliederaufmarsch war trotz des wegweisenden Themas äusserst bescheiden: Es kamen 11 Personen, doch nur gerade 3 Mitglieder, die keine Chargen ausübten (Vorstand, Revisoren oder Mitglied im ZV), waren zur Versammlung erschienen. Die Diskussion verlief hitzig und emotional. Durch 3 Gegenstimmen wurde, bei 6 Ja-Stimmen und einer Enthaltung, das statuarische Quorum von drei Vierteln Ja-Stimmen nicht erreicht. Damit kommt die Fusion nicht zustande.

Lorenz Degen und Yves Krebs zogen die Konsequenzen aus der Ablehnung und treten von ihren Ämtern als Präsident und

Vizepräsident per 31. Dezember zurück, ebenso wie Vorstandsmitglied Roland Arnet. Weiter demissioniert Bernd Gabert als Kassier, der diesen Schritt schon an der letzten MV angekündigt hatte. Damit würde die Sektion Nordwestschweiz per 1. Januar 2026 über keinen Vorstand mehr verfügen. Für den 16. Dezember 2025 wird daher eine ausserordentliche MV ein-



Gut gelaunt waren die Mitglieder beim Herbstausflug mit der «Dante Schuggi», hier bei der Pause in Riehen Grenze.
Bild: Lorenz Degen

berufen, die Einladungen sind im November verschickt worden. Entweder finden sich bis dahin neue Vorstandsmitglieder, oder die Vereinsverwaltung geht treuhänderisch an den Zentralvorstand über. Eine Auflösung möchten der jetzige Vorstand und auch der ZV unbedingt vermeiden.

Wenige Tage später, am 5. Oktober, fand der Herbstausflug statt. Die «Dante Schuggi», ein Oldtimer-Tram, verkehrte drei Stunden lang nach Wünschen der Anwesenden auf dem Basler Stadtnetz. Zuerst ging es hinauf auf das Bruderholz, dann hinunter nach Kleinhüningen, hinaus nach Riehen Grenze und schliesslich nach Birsfelden. Eine Rundfahrt durch die Innenstadt, über die Dreirosenbrücke, den Messeplatz und via Margarethenbrücke ins Gundeli beendete die schöne «Tram-Safari». An Bord gab es zudem reichlich Verpflegung, was von den Mitreisenden geschätzt wurde. Im Anschluss führte Revisor Stefan Wehrli die interessierte Gruppe durch das Trammuseum, wo die eindrucksvolle BVB-Fahrzeugsammlung aus der Nähe betrachtet werden konnte.

Firmen / Gönner

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



Jetzt Mitglied von Pro Bahn Schweiz werden

Werden Sie mit Mitglied von Pro Bahn Schweiz oder werben Sie neue Mitglieder. Sie unterstützen damit unsere Arbeit und erhalten kostenlos 4x jährlich die Zeitschrift «InfoForum» direkt in Ihren Briefkasten.



- ☐ Ich bin von Pro Bahn überzeugt. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.
☐ Ich / wir melden folgende Person als Mitglied von Pro Bahn an.

Vorname / Name _____ Geburtsdatum _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

Empfohlen durch _____

- ☐ Einzelmitglied, CHF 50.– / Jahr
☐ Partnermitglied, CHF 80.– / Jahr
(Familien, Ehepaare, Partner im gleichen Haushalt)
☐ Einzelmitglied bis zum 25. vollendeten Altersjahr,
CHF 25.– / Jahr
- ☐ Vereine / Verbände, CHF 100.– / Jahr
☐ Gemeinden, CHF 200.– / Jahr
☐ Firmen, CHF 500.– / Jahr
inkl. Logo-Auftritt im InfoForum

Anmeldung: Talon einsenden an Pro Bahn Schweiz, 8000 Zürich
oder direkt auf www.pro-bahn.ch/schweiz/kontakt/mitgliedschaft
(Scan QR-Code)



Neuer Vertreter beim EPF

Sandro Hartmeier Fahrgastorganisationen aus neun Ländern gründeten im Jahre 2002 den Europäischen Fahrgastverband (EPF), um die Anliegen der Fahrgäste gegenüber den EU-Kommissionen und den internationalen Bahnen koordiniert zu vertreten. Aktuell sind 39 Organisationen aus 21 Ländern im Europäischen Fahrgastverband aktiv tätig.

Edwin Dutler war seit der Gründung Mitglied des Europäischen Fahrgastverbandes und hat sein Amt nun an Sven Gildinson abgegeben. Als Stellvertreter wird zukünftig Guido Schoch zur Verfügung

stehen. Der Zentralvorstand dankt Edwin Dutler herzlich für seinen grossen und langjährigen Einsatz im EPF.

Der Verband trifft sich regelmässig zu Sitzungen und jährlich zu einer öffentlichen EPF-Konferenz. Die nächste EPF-Konferenz wird am 5. und 6. Juni 2026 in Maastricht (Niederlande) stattfinden. Im Mittelpunkt wird die Verkehrsverlagerung von fossilen Brennstoffen hin zu nachhaltiger Mobilität stehen. Die Teilnahme an der Konferenz ist für alle Mitglieder von Pro Bahn Schweiz möglich. Details zur Anmeldung folgen ab Anfang 2026.

Voranzeige DV 2026

Die Delegiertenversammlung 2026 von Pro Bahn Schweiz findet am 9. Mai in Schaffhausen statt. Als Referent konnte Gregor Frei, Geschäftsführer der SBB GmbH, gewonnen werden. Die SBB GmbH betreibt diverse Strecken im grenznahen Raum in Deutschland. Wer bereits jetzt eine Teilnahme an der Tagung beabsichtigt, kann sich anmelden bei:

thomas.lendenmann@bluewin.ch

Wir freuen uns über eine rege Teilnahme.

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

Die Zu(g)kunft in der Ostschweiz

Ein Meilenstein für Turbo

