



Bild: Doppelmayr / Laurent GRANDGUILLLOT-IDFM

Vorbild Paris

Die urbane Seilbahn «Câble C1» könnte Luzerns CityLink-Projekt beflügeln

«Verkehr '45»: Die Eckpunkte lassen ein klares Konzept vermissen
Jubiläum eines Unikums: 125 Jahre Schwebebahn in Wuppertal



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Die wichtigste Weichenstellung

Bereits im InfoForum 4/2025 sind wir eingehend auf den Ausbauplan der Schweizer Verkehrsinfrastruktur mit dem Namen «Verkehr '45» eingegangen. In diesem Heft knüpft Guido Schoch an seine damaligen Ausführungen an. Denn mittlerweile hat der Bundesrat die Eckwerte zu diesem Paket präsentiert. Erwartungsgemäss haben einige Kantone positiv reagiert, andere negativ. Doch ein Grundproblem bleibt. Welches Angebotskonzept wird eigentlich verfolgt? Welche Strategie? Schlüssige Antworten fehlen immer noch. Es bleibt zu hoffen, dass im Rahmen des bevorstehenden Vernehmlassungsverfahrens (siehe Zeitstrahl auf Seite 4) mehr Klarheit geschaffen wird. «Verkehr '45» ist die wichtigste Weichenstellung für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz. Daher wird Pro Bahn Schweiz die Entscheidungsfindung weiter aufmerksam und kritisch begleiten. Wir bleiben dran!

F La plus importante des décisions

Le plan d'extension des infrastructures de transport suisses « Transports '45 » a déjà été abordé en détail dans l'édition 4/2025 d'InfoForum. Or, dans ce numéro, Guido Schoch revient sur ses propos de l'époque. Entre-temps, le Conseil fédéral a présenté les grandes lignes de ce projet. Sans surprise, certains cantons ont réagi positivement, d'autres moins. Mais les questions de fonds restent ouvertes. Quel est le concept d'offre réellement visé ? Quelle est la stratégie élaborée ? Les réponses se font toujours attendre. Il reste à espérer que la procédure de consultation à venir (voir la chronologie en p. 4) apportera davantage de clarté. « Transports 45 » est la décision la plus importante pour le développement des infrastructures de transport en Suisse. C'est pourquoi Pro Bahn Suisse continuera à suivre de près et d'un œil critique le processus décisionnel. Nous restons aux aguets!

I La decisione più importante

Già nell'InfoForum 4/2025 abbiamo approfondito il piano di ampliamento dell'infrastruttura dei trasporti svizzera denominato «Trasporti '45». In questo numero Guido Schoch riprende le sue considerazioni di allora. Nel frattempo, il Consiglio federale ha presentato i punti chiave di questo pacchetto. Come previsto, alcuni cantoni hanno reagito positivamente, altri negativamente. Tuttavia, rimane un problema fondamentale. Qual è il concetto di offerta che si intende perseguire? Qual è la strategia? Mancano ancora risposte convincenti. Si spera che la prossima procedura di consultazione (vedi cronologia a pagina 4) porti maggiore chiarezza. «Trasporti '45» è la decisione più importante per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in Svizzera. Per questo motivo Pro Bahn Svizzera continuerà a seguire con attenzione e spirito critico il processo decisionale.

Inhalt

Aktuell

Eckpunkte «Verkehr '45» und ein kritischer Blick auf erste Entscheide	3-4
Dosto-Schüttelzug: Eine Perspektive	5
ZVV: Grosse Ziele, einige Hürden	6
Neue Centovalli-Bahn: Lautes Quietschen	7
SBB: Info-Points ohne Ansage geschlossen	9
Waldenburgbahn neu teilautomatisiert	10

Nachrichten 8 & 11

Ausland

60-Euro-Ticket in Spanien mit Tücken	12
Erste urbane Seilbahn in Paris fährt	13
Österreich: Koralmbahn top, IR flop	14
Das 125-Jahr-Jubiläum der Schwebelbahn ...	15
Schneller mit der Bahn nach Malpensa	16
Flixbahn (Deutschland) rüstet auf	17

Citrap Vaud & Astuti

Positive: Le «Léman Express» lacustre	18
Positivo: Treno Gottardo della SOB	19

ÖV-Literatur

Züge in der Ukraine: Ein Fotobuch	20
Louis Favre und sein 200. Geburtstag	21

Pro Bahn Schweiz

Neuer Präsident Sektion Nordwestschweiz ..	22
Klares Nein zum Entlastungspaket 27	23
Infos zur DV 2026 in Schaffhausen	24

Frontbild: Am 13. Dezember 2025 hat die Câble C1 als erste urbane Seilbahn in der Region Île-de-France erstmals Fahrgäste transportiert.

Impressum

InfoForum 1/2026, Versand: 26. Februar 2026
Inserate- und Redaktionsschluss: 4. Februar 2026

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, Sandro Hartmeier, Guido Schoch, Kaspar P. Woker, Citrap VD: Maurice Decoppet; Astuti: Mario Del Curto

Bilder

Presse Dienste, 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, 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 2/2026, Versand: 28. Mai 2026

Inserate- und Redaktionsschluss: 6. Mai 2026

InfoForum 3/2026, Versand: 2. September 2026

Inserate- und Redaktionsschluss: 12. August 2026

Viertelstundentakt zwischen Bern und Zürich

Bundesrat Röstli präsentierte erste Eckpunkte zu «Verkehr '45» und damit zum Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen. Die Bahn kommt besser weg als die Strasse.

Gerhard Lob Mit grosser Spannung wurde erwartet, wie das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und sein Chef, Bundesrat Albert Röstli (SVP), auf die Studie der ETH zur Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturen (Bahn, Strasse, Agglomerationen) reagieren würden. Gestützt auf dieses Gutachten sowie Analysen der zuständigen Bundesämter hat der Bundesrat Ende Januar festgelegt, welche Infrastrukturprojekte bis zum Zeithorizont 2045 prioritär zu verwirklichen sind. Die Entscheide werden als «Eckwerte» in die Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» aufgenommen. Eine erste Botschaft soll im Jahr 2027 vorliegen. Insgesamt kommt in diesem Paket die Bahn besser weg als die Strasse. Doch auch bei der Bahn wird auf bestimmte Ausbauvorhaben verzichtet.

Bahnprojekte

Was ist bei der Bahn geplant? Für den kurzfristigen Angebotsausbau per 2030 ist eine Verbesserung der Verbindung Biel – Lausanne/Genf vorgesehen. Dazu sind Investitionen im Raum Renens notwendig. Vorgesehen sind zudem Investitionen von rund 3 Milliarden Franken für zusätzliche Angebote per 2035, darunter der Viertelstundentakt zwischen Bern und Zürich, Halbstundentakte zwischen Bern und Luzern, zwischen Basel und Zürich sowie im Mittelland systematische Halbstundentakte im Regionalverkehr. Weiter sind unter anderem ein Ausbau des Regionalverkehrs im Raum Genf – Lausanne, eine Taktverdichtung zwischen Bellinzona und Locarno sowie längere Züge dank verlängerter Perrons bei der Zürcher S-Bahn in Prüfung.

Horizont 2045

Im Hinblick auf das künftige Angebotskonzept mit Zeithorizont 2045 will der Bundesrat zudem eine Reihe von Schlüsselprojekten realisieren, wie sie auch von der ETH Zürich empfohlen worden sind. Es sind dies die direkte Linie Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds, der Ausbau des Bahnhofs Genf (Cornavin), der Ausbau des Bahnhofs Basel SBB, der Zimmerberg-Basistunnel II, das

vierte Gleis Zürich Stadelhofen, eine erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern sowie der Grimseltunnel. Die Kosten der Schlüsselprojekte belaufen sich auf mindestens 10 Milliarden Franken.

Botschaft 2031

Weitere Schlüsselprojekte im Umfang von mindestens 7 Milliarden Franken will der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2031 vorlegen. Dazu gehören die Projekte Morges – Perroy sowie die zweite Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern. Das ursprünglich geplante Herzstück Basel ist in der heutigen Form weder innert nützlicher Frist noch zu angemessenen Kosten umsetzbar. Gemeinsam mit den Kantonen Basel-Land und Basel-Stadt wird eine alternative Lösung für eine Durchmesserlinie mit Tiefbahnhof Basel SBB erarbeitet.

Insgesamt sollen für Bahnprojekte bis 2045 ganze 24 Milliarden Franken zur Verfügung stehen. Im Bahninfrastrukturfonds (BIF) fehlen allerdings 10 Milliarden Fran-

ken. 8 Milliarden davon will der Bundesrat hereinholen, indem das Mehrwertsteuer-Promille zugunsten des BIF über das Jahr 2030 hinaus verlängert wird. Das muss aber über eine Volksabstimmung gutgeheissen werden. Wie die übrigen 2 Milliarden Franken finanziert werden, ist offen.

Strassenprojekte

Im Ausbauschnitt 2027 für das Nationalstrassennetz will der Bundesrat Projekte vorziehen, die rasch umsetzbar sind. Zwei Engpässe auf der Autobahn A1 will er auf sechs Spuren ausbauen, nämlich das Stück zwischen Aarau-Ost und der Verzweigung Birrfeld im Kanton Aargau sowie den Abschnitt zwischen Perly und Bernex im Kanton Genf. Dafür sollen 1,5 Milliarden Franken investiert werden. Weitere Projekte sollen mit späteren Ausbauschnitten folgen. Bis 2045 sind laut Verkehrsminister Albert Röstli 9 Milliarden Franken verfügbar, also deutlich weniger als für die Bahn.

Die nächsten Schritte

Die Vernehmlassung zu den nächsten Ausbauschnitten soll im kommenden Sommer beginnen. Anfang 2027 will der Bundesrat die Botschaft dem Parlament zustellen, und dieses soll ab Sommer 2027 darüber beraten. Über das Mehrwertsteuer-Promille abgestimmt werden könnte Anfang 2028. Sollte es ein Nein geben, bräuchte es laut Verkehrsminister Albert Röstli eine erneute Priorisierung der Projekte. Eine nächste Botschaft für Verkehrsausbauten soll dann 2031 folgen.

Reaktionen

Die Regierungen beider Basel haben die Aufnahme der Durchmesserlinie in die Eckwerte zu Verkehr '45 «erfreut zur Kenntnis genommen». Der Bund anerkenne damit die Notwendigkeit einer unterirdischen Verbindung zwischen den Bahnhöfen, hiess es in einer Stellungnahme.

Zufrieden sind auch Zentralschweizer Politikerinnen und Politiker, die in den letzten Jahren intensiv für den Durchgangsbahnhof gekämpft haben. «Das ist eine sehr positive Botschaft für Luzern und die >>>

Forderungen von Pro Bahn

Pro Bahn Schweiz fordert seit Langem eine konsistente Strategie und ein durchdachtes, *gesamtschweizerisches* Bahnausbaukonzept, sowohl für den internationalen, den nationalen und den regionalen Personen- als auch für den Güterverkehr. Ziel muss es sein, die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber Strasse und Flugverkehr zu stärken. Nur so kann die Bahn einen echten Beitrag zu Klimaschutz und Raumplanung leisten. Nur dann können die regionalen Projekte sinnvoll koordiniert, Anschlüsse verbessert und Kapazitäten zielgerichtet geplant werden.

Eine solche Strategie mit einem gesamtschweizerischen Konzept ist *zusammen* mit der Botschaft für Verkehr '45 vorzulegen. Nur so kann der Nutzen der einzelnen Projekte beurteilt werden. Ansonsten sind Fehlinvestitionen garantiert.

Eine blinde Wachstumsstrategie

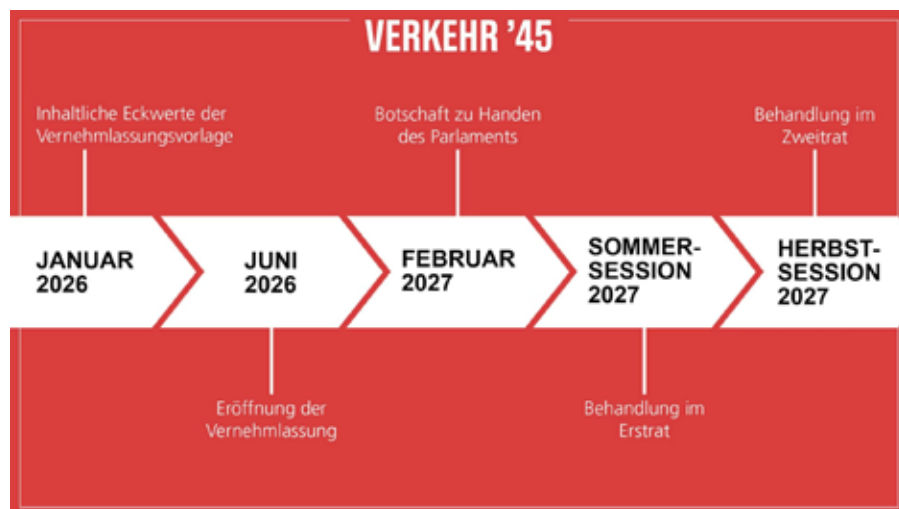
Anmerkungen zu den vom Bundesrat präsentierten Eckwerten «Verkehr '45» aus Sicht von Pro Bahn Schweiz.

Guido Schoch Professor Ulrich Weidmann hat in der ihm zur Verfügung stehenden kurzen Zeit ein überzeugendes Konzept zur Priorisierung der Bahnprojekte erarbeitet, das als solide Basis für die politische Diskussion dienen könnte (siehe InfoForum 4/2025). Besonders sein Begleittext bietet wertvolle Erkenntnisse – mehr noch als die Projektliste. Das vom Bundesrat empfohlene Verfahren enthält jedoch zwei grundlegende Fehler:

1. Eine Vision für das künftige Bahnnetz fehlt und soll erst nach 2045 entwickelt werden. Ausbauten erfolgen also weiterhin ziellos.
2. Man setzt auf dauerhaft starkes Bevölkerungswachstum – bleibt dieses aus, drohen teure, nicht ausgelastete Kapazitäten.

Quantität statt Qualität

Professor Weidmann betont in seinem Bericht (Seite 14) die Bedeutung der komparativen Stärken der Bahn: Die angestrebte Verlagerung vom Strassenverkehr zur Bahn gelingt insbesondere durch die Konzentration auf die Vorteile des Schienenverkehrs wie hohe Geschwindigkeit auf mittleren und langen Strecken sowie grosse Flä-



Die nächsten Etappen: Zeitstrahl zu «Verkehr '45».

Quelle: UVEK

cheneffizienz bei starker Nachfrage. Bei kurzen Strecken, geringen Transportmengen und räumlich verteilter Nachfrage überwiegen hingegen die Vorteile des individuellen und öffentlichen Strassenverkehrs (Bus, Tram) sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Der aktuelle Fokus liegt aber auf dem Kapazitätsausbau ohne Berücksichtigung dieser Stärken – Chancen werden somit vergeben.

Wenig Klimaeffekt, hohe Risiken

Die geplanten Ausbauten ändern daher wenig am Modalsplit. Etwa drei Viertel des Wachstums entfallen weiterhin auf die Strasse. Der Umweltbeitrag bleibt somit gering. Die Fahrgastzahlen werden gemäss Bundesrat weniger stark wachsen als die Bevölkerung. Die neuen Bahnkapazitäten können daher nur bei dauerhaft stark steigender Bevölkerungszahl ausgelastet werden. Auch mit einer «10-Millionen-Schweiz» sind Investitionen von 24 Milliarden Franken bei gleichbleibendem Modalsplit nicht gerechtfertigt. Einer der häufigsten Gründe für das Scheitern von Unternehmen ist genau diese Wachstumsstrategie, die auf Mengenwachstum statt auf konkurrenzfähige Produkte setzt, obwohl die Nachfrage fehlt.

Die Kostenschätzung für den Grimseltunnel wirkt unrealistisch.

Eine Ausbaupolitik hingegen, die gezielt auf die Stärken der Bahn mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten von Tür zu Tür setzen würde, würde einen Anreiz für den Umstieg vom Flugzeug und Auto auf die Bahn bieten. Infolge stark steigenden Modalsplits liessen sich auch ohne Bevölkerungswachstum zusätzliche Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewinnen.

Projekte 2027

Die Auswahl der für die Botschaft 2027 vorgeschlagenen Bahnprojekte der ersten Etappe erscheint grundsätzlich nachvollziehbar und aufwärtskompatibel; deren Planung sollte weiterverfolgt werden. Eine effektive Bewertung ist aber nur mit einem Zielbild für die Bahn der Zukunft möglich, welches so schnell als möglich erarbeitet werden sollte. Die Kostenschätzung für den Grimseltunnel wirkt jedoch unrealistisch: Während der 5,8 Kilometer lange neue Albulatunnel mit einer einzigen Röhre 407 Millionen Franken gekostet hat, soll der 23 Kilometer lange Grimseltunnel mit Bahn- und Stromröhre sowie unterirdischem Bahnhof nur 800 Millionen Franken kosten. Die Kilometerkosten langer Tunnels sind jedoch wegen höherer Sicherheitsanforderungen und anspruchsvollerer Baulogistik deutlich teurer. Im Vergleich zum Albulatunnel müsste der Grimseltunnel mehr als 2 Milliarden Franken kosten – ein Betrag, der in keinem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen steht und Mittel für andere, zentralere Projekte binden würde.

Fortsetzung von Seite 3

>>> Zentralschweiz», sagte der Luzerner Regierungsrat Fabian Peter (FDP). Ein Wermutstropfen aus Zentralschweizer Sicht ist, dass der Bundesrat zunächst nur die erste Etappe finanzieren will.

Doch es kam auch Kritik, etwa am Festhalten des Projekts für einen neuen Grimseltunnel (das InfoForum berichtete mehrfach). 800 Millionen Franken sollen in den 22 Kilometer langen, einspurigen Schmalspur-Tunnel zwischen Oberwald und Innertkirchen fliessen. Viele Experten, darunter Ueli Stüchelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), bezweifeln den Kundennutzen.

Ausgeschüttelt

Die Drehgestelle der Fernverkehrs-Doppelstocktriebzüge der SBB werden umgebaut. Doch Reisende brauchen noch Geduld.

Edwin Dutler Der FV-Dosto ist seit 2018 in Betrieb und bildet nach anfänglichen Kinderkrankheiten heute ein Rückgrat des Fernverkehrs in der Schweiz. Doch die Triebzüge sind bei den Reisenden nicht beliebt. Der Grund ist das wirklich starke Schütteln während der Fahrt. Auch nach mehreren Optimierungen und Software-Updates sind keine wirklich spürbaren Verbesserungen eingetreten. Deshalb haben die SBB im August 2022 entschieden, auf die Wankkompensation an den Drehgestellen der 62 FV-Dosto-Züge zu verzichten und einen ersten Zug dieses Typs umzubauen. Abgesehen von Motoren und Bremsen wurden bei den Drehgestellen alle Elemente ersetzt.

Gelungener Umbau

An einer von den SBB organisierten Mediafahrt konnten wir uns im Januar dieses Jahres im ersten umgebauten FV-Dosto von den Vorzügen der neuen Drehgestelle selbst überzeugen. Mein persönlicher Eindruck: Der Umbau ist gelungen, der Fahrkomfort ist auch bei Weichenüberfahrten spürbar besser und ein Arbeiten am Platz ist jetzt problemlos möglich. Die Fahrgäste können sich freuen, die umgebauten FV-

Dosto werden tolle Züge mit einem angenehmen Reisekomfort.

Die Fahrgäste brauchen allerdings noch viel Geduld, bis alle FV-Dosto dem neuen Standard entsprechen. Nach Erhalt der Betriebsbewilligung durch das Bundesamt für Verkehr wird Mitte 2026 ein zweiter Zug umgebaut, der benutzt wird, um die Serienproduktion vorzubereiten. Der gesamte Umbau beginnt dann im Rahmen der regulären Revisionen Ende 2026 mit Unterstützung der Firma Alstom und dauert bis Anfang der 30er-Jahre. Durch den Wegfall der Wankkompensation werden die Wartungskosten in Zukunft massiv reduziert.

Unrealistische Anforderungen

Der FV-Dosto ist damit weiterhin ein unverzichtbares Element im Fernverkehr der Schweiz. Bei der Bestellung der Züge im Jahre 2010 wurden jedoch Anforderungen definiert, die sich als unrealistisch erwiesen haben. Wegen des Wegfalls der Wankkompensation sind das BAV und die SBB jetzt gezwungen, für die Ost-West-Verbindung und die Strecke Zürich – München neue Strategien zu entwickeln, welche jedoch leider frühestens mit dem Konzept «Bahn 2050» realisiert werden können.

Thurbo-Züge erhalten ein zweites Leben in Ungarn

Edwin Dutler In den nächsten acht Jahren ersetzt Thurbo seine Gelenktriebwagen-Flotte (GTW) durch neue Züge des Typs «Flirt Evo», die wir im letzten InfoForum vorgestellt haben. Die bewährten GTW-Züge wandern aber nicht auf den Schrottplatz, sondern werden von der Firma Stadler in Ungarn modernisiert. Sie erhalten ein neues Fahrgastinformationssystem, eine Videoüberwachung, Schiebetritte, neue Sitzbezüge und natürlich eine Folierung in den Farben der ungarischen Staatsbahnen MAV. Auch das Antriebssystem der Fahrzeuge wird für die ungarische Fahrleistungsspannung von 25 kV umgerüstet. Die MAV ersetzen mit den GTW ihre ältesten Fahrzeuge und erhöhen damit den Reisekomfort markant.

Die Verlängerung der Lebensdauer der bewährten Gelenktriebzüge ist eine wirtschaftlich attraktive Alternative zu einer Neubeschaffung und ist ökologisch und finanziell für alle Beteiligten sinnvoll. Die robusten und qualitativ sehr guten Züge können dank der guten Wartung in der Vergangenheit in den nächsten zwanzig Jahren weiter erfolgreich für die Kundinnen und Kunden eingesetzt werden, eine Win-win-Situation für alle Beteiligten.

Dieses Projekt mit Thurbo und MAV kann als Vorbild für weitere ähnliche Vorhaben dienen und den Weg für ein neues Geschäftsmodell der Firma Stadler ebnen.



Die Erneuerung der Drehgestelle ermöglicht eine ruhigere Fahrt: Das ist dringend nötig.

Bilder: Edwin Dutler

Die Grenzen des Wachstums

Als grösster Verkehrsverbund der Schweiz will der ZVV weiter wachsen. Doch gebremst werden die Ambitionen durch zunehmenden Mischverkehr.

Gerhard Lob Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist der grösste Verkehrsverbund der Schweiz. Er plant, koordiniert, finanziert und vermarktet den öV im Kanton Zürich, ein Versorgungsgebiet von 1,7 Millionen Menschen. Täglich benutzen über 1,6 Millionen Fahrgäste das dichte Netz aus S-Bahnen, Trams, Bussen, Bergbahnen und Schiffen – im Jahr rund 600 Millionen Passagiere. Der ZVV besitzt selbst keine Züge, Trams oder Busse, er betreibt also selbst keine öffentlichen Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittel gehören den verschiedenen Unternehmen im ZVV, darunter acht sogenannte marktverantwortliche Unternehmen: die SBB mit der Zürcher S-Bahn, Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ), Verkehrsbetriebe Glattal (VBG), PostAuto AG, Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU), Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO), Stadtbus Winterthur sowie die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG).

Wie ZVV-Direktor Dominik Brühwiler anlässlich eines Mediengesprächs der Vereins Bahnjournalisten Schweiz im vergangenen November erklärte, sind die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren angestiegen, liegen für 2024 aber immer noch leicht unter dem Wert von 2019, dem letzten Jahr vor der Coronakrise. Das zeigt sich auch beim



Doppelstöckige Pendelzüge:
Das Rückgrat der Zürcher S-Bahn.
Bild: Sandro Hartmeier

Monatsdurchschnitt der Zahl der S-Bahn-Fahrgäste werktags bis zur Stadtgrenze Zürich, die 2019 noch bei 514 000 lag, mit Corona auf 331 000 Fahrgäste absackte und 2024 dann bei 465 000 angelangt ist. Ein interessanter Vergleichswert: Bei Verbundstart im Jahr 1990 wurden gerade mal 159 000 Fahrgäste gezählt. Die Nachfrage hat sich seither also verdreifacht.

Viel ist erreicht, aber der ZVV hat noch grössere Ambitionen, um den öffentlichen Verkehr als Rückgrat einer klima- und umweltfreundlichen sowie raum- und verkehrsplanerischen Mobilität zu festigen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit im Kanton Zürich soll bis 2040 von heute 32 Prozent auf mindestens 40 Prozent gesteigert werden.

Doch ganz so einfach ist das gemäss den Ausführungen von Brühwiler nicht. So gerät etwa die Wettbewerbsposition des öV auf der Strasse (Busse) zunehmend unter Druck. Gewisse Massnahmen wie die Verwirklichung von Velostreifen oder mehr Stadtbegrünung führen dazu, dass es immer mehr Mischverkehre gibt. Eigentrasseierungen werden fast unmöglich. Muss aber ein Bus einem langsamen Velo bergauf hinterherfahren oder in Tempo-20/30-Zonen die Geschwindigkeitsbeschränkung einhalten, nimmt die Zuverlässigkeit ab und Anschlüsse werden gebrochen. Insgesamt verlangsamt sich so der öV und die Ziele beim Modalsplit werden verfehlt. Am Ende braucht es zusätzliche Fahrzeuge zur Stabilisierung des Fahrplans. Weniger Geld für «echte Ausbauten» steht zur Verfügung. Auch der Widerstand gegen Depots und Unterhaltsanlagen wirkt sich zum Nachteil des öffentlichen Verkehrs aus. Denn es wird immer schwieriger, überhaupt noch Standorte zu finden, die von der Bevölkerung akzeptiert werden.

Lehrlinge bauen Tram für Knies Kinderzoo

Gerhard Lob Knies Kinderzoo in Rapperswil hat ein neues Tram in Betrieb genommen. Lernende des Zugherstellers Stadler konzipierten das elektrisch angetriebene Schienenfahrzeug. Künftig fährt das neue Tram die Gäste auf der 480 Meter langen Strecke durch den Zoo, teilte der Kinderzoo mit. Es löst das 1962 eingeführte Rösslitrail ab, dessen Pferde in den Ruhestand gingen. Gleisbaulernende der Südostbahn errichteten ein neues Abstell-

gleis mit Weiche für den historischen Tramwagen. Es bestehe die Möglichkeit, diesen ans neue, rollstuhlgängige Tram anzuhängen. Das neue Zootram bietet Platz für 20 Kinder oder 16 Erwachsene und ist mit rund 5 Kilometern pro Stunde unterwegs.



Elektroantrieb statt Pferdestärken:
Das neue Zootram im SOB-Kupferlook.
Bild: Jürg D. Lüthard

Schön und bequem, aber laut

Bei der Centovalli-Bahn ist neues Rollmaterial im Einsatz.

Gerhard Lob Die Verkehrsgesellschaft des Locarnese FART (Ferrovie autolinee regionali ticinesi) hat acht neue Züge in Betrieb genommen, die vom Schweizer Fahrzeughersteller Stadler gebaut wurden – Spezialanfertigungen für die Meterspur. Seit Juni verkehren diese auf dem Streckenabschnitt Locarno – Camedo im Regionalverkehr, einzelne Kompositionen auch auf der internationalen Linie zwischen Locarno und Domodossola. Das italienische Schwesterunternehmen SSIF (Società subalpina imprese ferroviarie) hat ebenfalls bei Stadler Rollmaterial bestellt. Das offizielle Einweihungsfest für die neuen Züge fand im Juni 2025 statt.

Die neuen Züge sind innovativ und bieten viele Vorteile, etwa Familienbereiche, Platz für Kinderwagen, eine barrierefreie Ausstattung für mobilitätseingeschränkte Personen und die Möglichkeit für Velomit-



Gut hörbar: Der neue Stadler-Zug in Solduno.
Bild: Gerhard Lob

nahme (die Transportzeiten bleiben aber eingeschränkt). Im Vergleich zu den bisherigen Zügen bieten sie mehr Sitzplätze und verfügen über eine digitale Fahrgastinformation. Besonders angenehm sind die grossen Panoramafenster sowie die zusätzliche Beinfreiheit.

Doch nicht alles ist Gold, was glänzt. Nervig ist insbesondere das laute Quietschen der Züge. Viele Anwohner entlang des Trassees haben protestiert, insbesondere in den Terre di Pedemonte (Tegna, Verscio, Cavigliano), aber auch auf dem Abschnitt bei Solduno San Martino. Der Lärm gegenüber früher hat eindeutig zugenommen. Einige Hausbesitzer sind überzeugt, dass Vibrationen Schäden oder Risse an ihren Häusern verursachen. Auch für die Passagiere ist das Quietschen, vorab in den Kurven, nicht angenehm und trübt die Fahrfreude. Nachteilig für die Fahrgäste ist zudem, dass Haltewunschasten einzig an den Fahrzeugtüren platziert sind und nicht (wie etwa im Bus) vom Sitzplatz aus betätigt werden können. Dabei gilt inzwischen fast überall «Halt auf Verlangen». Die Beschaffung des neuen Rollmaterials kostete rund 100 Millionen Franken.



 SBB CFF FFS

Swiss
Pass⁺

Nachrichten 1

Neue Linie L7 zum Flughafen Genf

Am 14. Dezember 2025 wurde die neue Linie L7 im Netz des «Léman Express» im Raum Genf in Betrieb genommen. Neu steht der für Güterzüge aus/nach Frankreich erstellte Châtelaine-Tunnel auch für Personenzüge zur Verfügung und ermöglicht so die direkte Verbindung, ohne Umsteigen im Bahnhof Genf-Cornavin, zwischen Annemasse und dem Flughafen. Vorerst bedient ein Zug pro Tag und Richtung den Flughafen, einige weitere Züge verkehren während der Hauptverkehrszeiten zwischen Annemasse und Lancy-Pont-Rouge. (hr)

MehrSpur Zürich–Winterthur: Gericht gibt grünes Licht

Wichtiger Meilenstein für das grösste Ausbauprojekt der SBB: Das Bundesverwaltungsgericht hat im Januar die hängigen Beschwerdeverfahren gegen die Plangenehmigung für das Bauprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» abgeschrieben. Damit können die SBB das definitive Bauprogramm festlegen. Die Strecke zwischen Zürich und Winterthur ist eine der meistbefahrenen in der Schweiz – und ein Engpass. Mit dem Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur bauen die SBB im Auftrag des Bundes die Strecke auf vier Spuren aus. Die Bauzeit wird laut SBB rund zehn Jahre betragen. Die Inbetriebnahme mit Angebotsausbau ist Mitte der 30er-Jahre vorgesehen. (pd)

Schlottern in E-Bussen: Fahren oder heizen

Passagiere sowie Bus-Chauffeure in Bern wie auch in Schaffhausen beklagten sich im Januar, weil die Temperatur in den neuen Elektrobussen zu tief war. Grund für die Probleme waren die neuen batterieelektrischen Busse des spanischen Herstellers Irizar. 26 von ihnen sind in der Stadt und Agglomeration Bern unterwegs, 13 in Schaffhausen. Die Busse sind zwar modern und klimafreundlich, aber offenbar nicht für den Winter gemacht. «Sie können entweder weiter fahren oder mehr heizen, aber nicht beides», hiess es in einem Bericht von SRF. Von einem Fehleinkauf wollen die Schaffhauser Verkehrsbetriebe aber nicht sprechen. An einer Behebung des Problems werde gearbeitet. (gl)



Zugbegleiter stirbt nach Angriff bei Ticketkontrolle

Ein tödlicher Angriff auf einen Zugbegleiter Anfang Februar hat in Deutschland grosse Betroffenheit und Entsetzen ausgelöst. Die Tat ereignete sich bei einer Ticketkontrolle. Nach bisherigen Erkenntnissen hat ein 26-jähriger Grieche ohne Wohnsitz in Deutschland den Zugbegleiter angegriffen, als er keinen Fahrschein vorweisen konnte und den Zug verlassen sollte. Der Vorfall ereignete sich in einem Regionalexpress im Bundesland Rheinland-Pfalz. Der Zugbegleiter wurde vor Ort reanimiert, erlag jedoch

seinen Verletzungen. Die Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Evelyn Palla, sprach von einem «schwarzen Tag» für alle Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. (gl)

Informationen neu in «Leichter Sprache»

Seit Januar bietet der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) einen Teil seiner Website (www.zvv.ch) in «Leichter Sprache» an. Damit erleichtert der ZVV den Zugang zu wichtigen Informationen für alle Fahrgäste – und insbesondere für Menschen, die auf einfache Texte angewiesen sind. Sprachlich komplexe Texte stellen für viele Fahrgäste eine Hürde dar – zum Beispiel aufgrund von Leseschwierigkeiten, Krankheiten oder limitierten Deutschkenntnissen. Der ZVV verfolgt das Ziel, den öV im Kanton Zürich für alle Menschen möglichst einfach zugänglich zu machen. Er hat dieses Projekt in enger Zusammenarbeit mit dem Büro für Leichte Sprache von Pro Infirmis umgesetzt. (pd)

«jungVCS» fordert klassenlosen öV

Der «jungVCS» hat im Dezember 2025 eine Petition zur Abschaffung der Klassen im öffentlichen Verkehr in der Schweiz lanciert. Das Motto lautet: «Der öV gehört uns allen». Statt einer Zweiklassengesellschaft brauche es mehr Kapazität und soziale Gerechtigkeit auf Schienen. «Kein leerer Luxus für wenige, sondern Platz und Komfort für alle», so die Forderung. Ein grosses Echo fand die Petition bisher nicht. Bis Redaktionsschluss waren noch nicht einmal 10'000 Unterschriften online gesammelt worden. Dabei zählt der VCS als Mutterverband rund 90'000 Mitglieder. (gl)

Mehr Fahrgäste ohne Billett erwischt

Die Anzahl zur Kasse gebotener Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer im Schweizer öV nimmt stetig zu. Nachdem 2024 erstmals eine Million Reisende ohne gültiges Billett erwischt wurden, ist dieser Wert 2025 auf 1,17 Millionen gestiegen. Die Branchenorganisation Alliance SwissPass bestätigte einen entsprechenden Bericht der Onlineplattform Watson. Die Daten werden seit 2019 in der Folge eines Parlamentsbeschlusses in einem zentralen Informationssystem erfasst. (gl)

Kritik verstummt nicht

Tausende von Unterschriften für die Petition in Graubünden «Postauto ohne Bargeld: Nein!» und weiterer Unmut wegen Bargeld-Aus bei der BLS.

Gerhard Lob Die Frage, ob der Erwerb von Billetten für öffentliche Verkehrsmittel mit Bargeld möglich bleiben muss, lässt weiterhin die Wogen hochgehen. Zu nationaler Bekanntheit schaffte es die Bündner Rentnerin Berta Caminada, als sie im Dezember die Petition «Postauto ohne Bargeld: Nein!» lancierte. Mehr als 8000 Personen haben diese Petition bisher unterschrieben. Der Hintergrund: Seit Mitte Dezember 2025 kann im Postauto beim Fahrpersonal in Graubünden kein Ticket mehr gekauft werden. Die Verantwortlichen setzen neu ausschliesslich auf das sogenannte Venda-System. Das Herzstück des neuen Systems sind Automaten, an denen Fahrgäste Billette digital beziehen können.

Die Petitionärin findet das eine Zwängelei. «Die neue Regelung ist äusserst diskriminierend und führt dazu, dass gerade ältere Menschen und Behinderte durch die Überforderung mit dem digitalen Billett-System nicht mehr das Postauto benutzen. Unter anderem trägt das zur Vereinsamung bei, denn lieber verzichten Menschen auf die Fahrten mit dem Postau-



Postauto im Bündnerland: Billett beim Fahrpersonal nicht mehr erhältlich.
Bild: PostAuto

to, als im Postauto dumm dazustehen und mit dem Lösen des Billetts überfordert zu sein. Auch Kinder und Jugendliche werden dazu gedrängt Karten und Bezahl-Apps zu benutzen», so Caminada.

Die Debatte zur Verwendung von Bargeld im öffentlichen Verkehr wird in vielen Kantonen geführt. Die Umweltorganisati-

on Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU) kritisierte etwa den Verzicht auf die Annahme von Münzen und Banknoten bei den neuen Billettautomaten im Kanton Bern (siehe InfoForum 4/2025). Die Ärzte fordern deshalb: «Bund, Kantone und Städte sollen ihre Verkehrsbetriebe verpflichten, an den Automaten weiterhin Bargeld zu akzeptieren.» Sonst würden jene ausgeschlossen, welche die Digitalisierung nicht mitmachen wollten oder könnten – «während sie diese via Steuern massiv mitfinanzieren».

Die Verkehrsunternehmen ihrerseits verweisen praktisch unisono darauf, dass jetzt schon kaum noch Bargeld für den Ticketkauf eingesetzt werde und es mit der «Prepaid Card» eine gute Alternative gebe (siehe Artikel auf dieser Seite). Die Alliance SwissPass teilt mit, dass rund 76 Prozent der Reisenden ihr Billett für den öffentlichen Verkehr heute digital und bargeldlos lösen, immer weniger nutzen Schalter und Billettautomaten. Die Branchenorganisation geht davon aus, dass bis 2035 rund 90 Prozent der öV-Kundinnen und -Kunden ihren Fahrausweis online kaufen.

Die neue Prepaid Card

Gerhard Lob Damit Reisende ohne Handy und Kreditkarte ihr Billett für den öffentlichen Verkehr auch in Zukunft spontan kaufen können, hat die öV-Branche im Dezember 2025 eine Prepaid-Guthabekarte eingeführt. Diese wiederaufladbare Karte ist anonym, übertragbar und an allen bedienten Verkaufsstellen von Schweizer Transportunternehmen erhältlich.

Die Kundinnen und Kunden bezahlen zwar kein Depot, beim Bezug der «Prepaid Card» ist aber ein Mindestladebetrag von 10 Franken nötig, wie die Alliance SwissPass mitteilte. In den Kantonen Bern, Solothurn, Freiburg und Basel-Landschaft sind die unpersönlichen Karten im Rahmen eines einjährigen Pilotversuchs auch in ausgewählten Postfilialen erhältlich. Wie das Verkaufsnetz mittelfristig aussieht, entscheidet die öV-Branche im Anschluss.

SBB schliessen Info-Points

Edwin Dutler Seit Jahresbeginn 2026 gibt es auch in den Bahnhöfen Zürich HB und Basel SBB keine Info Points mehr. Im Gegensatz zur Eröffnung wurde der Wegfall dieser von den Kundinnen und Kunden sehr geschätzten Dienstleistung von den SBB nicht kommuniziert.

Auf dem Informationsblatt an den geschlossenen Info-Points werden die Reisenden auf Internet und die Auskunftsschalter in den Reisezentren verwiesen. Damit ist gewährleistet, dass die Wartezeiten für kurze Auskünfte noch länger werden. So kann man Kundinnen und Kunden natürlich auch «erziehen».

Die Deutsche Bahn, welche mit ihrer Qualität meistens nicht so brilliert, hat sich in der Kundeninformation jedoch



Keine Auskünfte mehr.

Bild: Gerhard Lob

gegenteilig entschieden. In Deutschland sind an den meisten grösseren Bahnhöfen neben den Reisezentren auch Info-Points vorhanden.

Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die SBB ihre Tendenz zur personallosen Bahn kritisch hinterfragen würden. Kundenservice darf auch etwas kosten.

Ein Kanton erlebt den öV-Ausbau

Ein Blick auf die historische Entwicklung des Bahnverkehrs im Kanton Jura, der sich auf dem Schienenweg bestens erkunden lässt.

Roland Arnet Die Geschichte des internationalen Bahnverkehrs im Kanton Jura geht weitgehend auf ausländische Interessen zurück. Als 1871 mit dem von Frankreich verlorenen Krieg das Elsass Teil des Deutschen Kaiserreichs wurde, ging auch die Direktverbindung über Müllhausen zum Knotenpunkt Basel verloren. Als Glücksfall entpuppte es sich, dass die Chemin de fer Porrentruy–Delle Ende 1872 ihren Betrieb aufnahm. Mit Hochdruck wurden Verbindungsgeleise von Belfort nach Delle und von Porrentruy nach Delémont gelegt. Die Finanzierung der beiden Streckenabschnitte übernahm Frankreich.

Porrentruy belegte 1913 bei der Güter-Transitmenge schweizweit den vierten Platz. 1915 wurde die Strecke Biel – Delémont durch den Grenchenbergtunnel stark verkürzt und 1933 war die wichtige Transitachse Delle – Biel – Lötschberg – Simplon durchgehend elektrifiziert. Als nach dem Ersten Weltkrieg das Elsass wieder zu Frankreich zurückkehrte, verlagerte

Grenzort Delle:
Umsteige- und
Treffpunkt zwischen
SNCF und SBB.
Bild: Roland Arnet



sich auch der Personenverkehr zurück auf die Achse über Mulhouse – Basel und die Jurastrasse wurde zur Nebenstrecke degradiert. 1992 wurde zwischen Delle und Belfort der Personenverkehr eingestellt, 1996 endete auch der grenzüberschreitende Güterverkehr via Boncourt.

Mit dem Bau der Ostverlängerung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhin-Rhône haben sich die Schweiz und Frankreich auf

die Reaktivierung der Strecke Boncourt – Belfort verständigt, die auf den Fahrplanwechsel Dezember 2018 in Betrieb genommen wurde. Sieben Jahre bedienten SBB-Züge die Strecke nach Meroux (Umsteigeort zum TGV). Seit Dezember 2025 führt nun die SNCF stündlich einen TER von Belfort nach Delle; die SBB-Züge fahren nur noch bis Delle.

Der Kanton Jura erlebte Ende 2025 einen öV-Ausbau: Infrastrukturverbesserungen bei Grellingen erlaubten die Einführung des Halbstundentakts zwischen Basel und Delémont mit dem neuen BLS-Zug Basel – Delémont – Biel. Auch im Regionalverkehr wurde Richtung Basel und Biel der Halbstundentakt eingeführt und zudem das Angebot in den Morgen- und Abendstunden ausgebaut. Eine gute öV-Anbindung von Randregionen ist heute wichtiger denn je. Damit kann der zunehmenden Entvölkerung entgegengewirkt werden.

Für Feriengäste und Touristen ist die Bahn zum Erkunden des Kantons Jura optimal. Sehenswert sind Delémont und Porrentruy inklusive Schloss sowie das mittelalterliche Städtchen Saint-Ursanne. Viele Spuren verweisen auf die früheren Herrscher (Bistum Basel, Kanton Bern). Auch die Grotte von Réclère, eine wunderschöne Tropfsteinhöhle im westlichen Teil der Ajoie nahe Porrentruy, ist einen Besuch wert. Wer die Gastronomie liebt oder gerne Wanderungen in unbekannter Umgebung unternimmt, kommt im Jura voll auf seine Rechnung.

Teilautomatisiert durchs Baselbiet

Gerhard Lob Mit einem digitalen Assistenz- und Sicherungssystem für Züge ist die Waldenburgerbahn künftig auf ihrer 13,1 Kilometer langen Strecke unterwegs, wie die Betreiberin Baselland Transport AG (BLT) Ende Januar mitteilte. Ziel sei der vollautonome Betrieb ab dem Jahr 2030, wird CEO Frédéric Monard in einer Medienmitteilung zitiert. Das «Waldenburgerli» sei die erste Meter-spurbahn der Schweiz, die teilautonom unterwegs sei.

Das «Communications-Based Train Control»-System (CBTC) regelt die Fahrt und die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten und hält den Zug automatisch präzise an der Haltestelle an. Das Bundesamt für Verkehr erteilte der BLT im Dezember die Betriebsbewilligung für dieses System. Damit werde auf der ganzen Strecke zwischen Liestal und Waldenburg ein effizienterer Fahrbetrieb



Teilautonomes Fahrsystem: Entlastung bei der täglichen Arbeit.
Bild: BLT

und eine höhere Pünktlichkeit sichergestellt, heisst es weiter.

Das teilautonome Fahrsystem soll die Angestellten bei der täglichen Arbeit unterstützen und sie von Routineaufgaben entlasten. Damit sollen sie sich stärker auf die Strecke und den Verkehr konzentrieren können. Die Verantwortung für die sichere Fahrt liegt weiterhin bei den Triebfahrzeugführerinnen und -führern. Nach wie vor überwachen laut BLT also Menschen den Fahrgastwechsel, geben den Befehl zur Weiterfahrt, bremsen bei einem Hindernis auf den Gleisen und erkennen Notfallsituationen.

Nachrichten 2

Unterführung Lugano

Der Bahnhof Lugano verfügt über eine neue Unterführung für Fussgänger im Nordbereich der Anlage. Das Bauwerk (Sottopasso pedonale di Lugano-Besso) ermöglicht einen raschen Zugang zur Stadt und zu den Perrons und entlastet den Haupteingangsbereich. Dank Rolltreppen und Liften ist der Zugang bequem und geräumig. Auf bis zu 15'000 Passagiere am Tag ist diese Unterführung ausgelegt. Die Kosten waren mit 60 Millionen Franken erheblich und wurden hauptsächlich über das Agglomerationsprogramm der ersten Generation finanziert; 10 Millionen brachten die SBB auf. (gl)

TPF verzeichnet Rekord

Die Freiburger Verkehrsbetriebe (TPF) haben 2025 einen neuen Fahrgastrekord verzeichnet. Sie beförderten in ihren Zügen und Bussen rund 39,5 Millionen Fahrgäste. Das entspricht einem Anstieg von knapp 1 Prozent gegenüber dem Vorjahr, wie die TPF Anfang Februar bekanntgaben. Der Rekord krönte das 25-Jahre-Jubiläum und zeuge von der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, schrieben die TPF in einer Mitteilung. Am stärksten war der Anstieg der Fahrgastzahlen in den städtischen Busnetzen von Mobul in Bulle (+16,6 Prozent) und im Grossraum Freiburg (+4,1 Prozent). (gl)

Skulpturen im Bahnhof

Im Bahnhof Arth-Goldau begegnet man nicht nur Reisenden, sondern neu auch einem historischen Schaffner der Rigi-Bahn, zwei Schwingern oder sogar einem Bären. Die 15 lebensgrossen Skulpturen auf dem Bahnhofsareal bilden das Herzstück des Projekts «Nächster Halt», mit dem die Gemeinde Arth im September 2025 zwei Jubiläen lanciert hat: 150 Jahre Arth-Rigi-Bahn und 100 Jahre Natur- und Tierpark Goldau. Für die leeren Perrons sind die Skulpturen eine echte Bereicherung. Und generell wäre etwas mehr Kunst in den helvetischen Bahnhöfen willkommen. (gl)

Kein Nachtzug nach Malmö

Im InfoForum 4/2025 hatten wir schon die Fahrzeiten publiziert. Doch der ab 15. April vorgesehene Nachtzug von der Schweiz nach Kopenhagen und Malmö wird nicht



realisiert. Der Grund: Der Nationalrat hat die dafür vorgesehenen zehn Millionen Franken wie zuvor schon der Ständerat aus dem Budget gestrichen. Das geplante Angebot könne ohne Subventionen nicht umgesetzt werden, teilten die SBB mit. Wer bereits ein Billett gekauft hatte, konnte sich das Geld dafür zurückerstatten lassen. Viele Umweltorganisationen und auch Pro Bahn Schweiz bedauerten den Entscheid. (gl)

Kahlschlag bei Newrest

Die Firma Newrest, ein französisches Unternehmen, das für das Personal der Nightjet-Nachtzüge verantwortlich ist, schliesst den erst kürzlich eröffneten Standort in Zürich, wie der Tages-Anzeiger publik machte. 30 Angestellte aus der Schweiz verlieren bis Ende April ihren Job. Künftig sollen Angestellte aus Österreich die Nightjets der ÖBB betreuen, auch jene ab Zürich. Sie werden dazu nach Zürich gefahren, um dort ihren Dienst anzutreten. Die Bahngewerkschaft SEV spricht von einem Managementversagen. Vor der Kündigung hatten offenbar viele Schweizer Angestellte über prekäre Arbeitsverhältnisse und geringe Löhne geklagt. (gl)

«Bus alpin» mit Allzeitrekord

Der Verein «Bus alpin» erschliesst mit regionalen Partnern seit 20 Jahren touristisch attraktive Ausflugsziele mit dem öffentlichen Verkehr. Während der Sommersaison 2025 wurden so viele Personen wie noch nie transportiert, wie der Verein mitteilte. Insgesamt nutzten 110'000 Personen die regionalen Busangebote, was einem Plus von 5,5 Prozent gegenüber dem bisherigen Rekordjahr 2023 und einem Plus von 13,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Neu bietet Bus alpin auch sieben Angebote im Winter an, etwa im Naturpark Gantersch, in der Region Habkern-Lombachalp oberhalb Interlaken, in der Moosalregion oberhalb Visp sowie im Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut. (gl)

Neue Nightjet-Züge

Zwischen Zürich und Hamburg sind seit Dezember Nightjets der neuen Generation der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) unterwegs. Die erste neue Garnitur dieser Art wurde auf den Namen «City of Zurich» getauft, wobei es beim Taufakt zu einer kleinen Panne kam, weil sich ein Teil der Namensabdeckung nicht löste. Revolutionär bei diesem Rollmaterial sind die sogenannten Mini-Kabinen, die Platz und Privatsphäre für eine Person bieten. Über die Bequemlichkeit dieser Kabinen wird kontrovers diskutiert. Schrittweise sollen diese Nachtzüge ab 2026 auch auf den Strecken nach Amsterdam und Wien eingeführt werden. (gl)

Das Spanien-Ticket für 60 Euro

Was auf den ersten Blick äusserst attraktiv erscheint, entpuppt sich als enttäuschende Wundertüte.

Kaspar P. Woker Im Dezember 2025 präsentierten Spaniens Transport- und Sozialministerien ein Bündel an Tarifmassnahmen für den vom Staat finanzierten öV, hervorstehend das «Abono Único» (AÚ) für monatlich 60 Euro (30 Euro für Kinder und Jugendliche bis 26 Jahre). Vorbild: Das Deutschland-Ticket für 63 Euro pro Monat.

Es ist nicht gültig bei Iryo/Ouigo, in den AVE-, Alvia-, Avlo- und den meisten Avant-Zügen von Renfe und im Fernbus. Für den Kauf über die Kanäle von Renfe ist ein Datenträger mit hinterlegter Bankkarte nötig. Das AÚ wird automatisch monatlich verlängert und ist kündbar bis zum 10. Tag des Vormonats. Daneben existiert ein Reigen von Abos für Vielfahrer, vorläufig für ein Jahr. Kostenpunkt: über 1,3 Milliarden Euro, finanziert von Staat sowie (vo-



raussichtlich) den autonomen Regionen, deklariert als CO₂-Reduktions- und Sozialmassnahme zur vermehrten Benützung des öffentlichen Verkehrs.

Dazu passt die Absicht des Transportministers, die obligatorische Platzreservation in den Zügen der Media-Distancia (MD) aufzuheben, um keine Reisenden mehr abweisen zu müssen. Dies gilt eher für Pendlerstrecken wie Ávila – Madrid, nicht aber für die mehrstündige MD-Langstrecke Irún – Madrid.

Soweit, so gut – typisch spanisch mit vielen Haken: Ich habe mich bei Renfe Viajeros als Kunde «Más Renfe» registriert. Die Klippe «Doc DNI/NIE» kann mit

Nach Teruel, Provinzhauptort an der Linie Valencia – Zaragoza, kommen gerade mal sieben Media-Distancia-Züge pro Tag: Eine lohnenswerte Stadt für Reisende mit dem «Abono Único».

Bild: Kaspar P. Woker

der Eingabe der Schweizer Identitätskarte bewältigt werden. So konnte ich die App-Version für MD-Züge herunterladen und musste stets das Kennwort dabei haben. Um mit den Cercanías (S-Bahn) zu fahren, muss die nächste App «Renfe&Tú» installiert werden, um durch die Sperren zu gelangen. Hätte ich das Abo an einem Cercanías-Schalter gekauft, müsste ich für einen Euro noch das «Suplement MD» beschaffen.

Ernüchternd für alle, die mit dem AÚ auf freie Fahrt auf den Strecken der Ferrocarrils de Catalunya sowie von Metro/Tram in Barcelona gehofft haben. Auf Anfrage kam die Antwort: «FGC/TMB machen bei dieser Promotion nicht mit». Gleiches wird im Baskenland für Euskotren, um Valencia/Alicante für FGV, für die Metro Madrid und alle anderen urbanen Netze gelten. Meine Anfragen verliefen im Sand, deren Webseiten kennen das AÚ nicht. Meist kostenlos sind Metros/Tram auf den Balearen und den Kanaren.

Fazit: Die Tatsache, dass dieses «Mega-Ticket» bereits einen Monat nach ministerieller Ankündigung gültig sein soll, machte stutzig. Einzelne Medien berichteten von notwendigen Finanzbeschlüssen der regionalen Parlamente. Da wird mit Opposition gerechnet, nicht alle teilen die Haltung des Ministers der PSOE-Partei. Wer die nächste dreiwöchige Spanien-Reise ohne AVE-Züge plant und hofft, für 60 Euro zu reisen, sollte sich auf längere Diskussionen an Billettschaltern oder Enttäuschungen gefasst machen.

Unglücke erschüttern Vertrauen in die Bahn

Gerhard Lob Spanien gilt – neben Frankreich und Italien – als europäisches Vorzeigeland in Sachen Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene. Doch ein gravierender Unfall am Sonntagabend, 19. Januar 2025, hat das Vertrauen der Öffentlichkeit in dieses Transportmittel tief erschüttert. Zwei Hochgeschwindigkeitszüge stiessen nahe der Ortschaft Adamuz in der Provinz Córdoba (auf der Strecke Madrid – Sevilla) zusammen. Mindestens 45 Menschen starben, wovon 27 aus der südwestspanischen Hafenstadt Huelva stammten. Drei Tage Staatstrauer folgten. Eine gebrochene Schiene soll das Unglück verursacht haben, doch gesichert ist diese Erkenntnis nicht. Eine Untersuchung läuft.

Doch damit nicht genug: In derselben Woche gab es weitere Unfälle. In einem Fall war ein Erdbeben der Auslöser. Bei einem anderen Unglück fiel nahe Gelida östlich von Barcelona während eines

heftigen Sturms eine Stützmauer um, worauf ein Zug entgleiste. Dabei kam ein Lokführer ums Leben. Mindestens 37 Passagiere wurden verletzt. Zwei Tage später kam es zu einem vierten Vorfall innerhalb nur einer Woche. Ein Nahverkehrszug stiess mit einem Baukran zusammen. Der Arm des Krans sei auf das Gleis geragt, schrieb der spanische Transportminister. Einige Personen wurden leicht verletzt. Der Unfall ereignete sich in Cartagena im Südosten des Landes.

In Spanien sind Lokführerinnen und Lokführer nach diesen vier Zugunfällen mit Dutzenden Toten und Verletzten in einer Woche verunsichert, genauso wie die Fahrgäste. Die Lokführer-Gewerkschaft fordert, dass die Sicherheit im spanischen Bahnnetz verbessert wird. Vor allem der Nahverkehr, so berichtete die NZZ, leide unter einem mangelnden Unterhalt der Infrastruktur, da die Mittel hauptsächlich in das Hochgeschwindigkeits-Angebot investiert würden.

Paris geht in die Luft

Seit Dezember 2025 verkehrt die urbane Seilbahn «Câble C1». Die Region Île-de-France hat eine zukunftsweisende Verkehrslösung erhalten.

Gerhard Lob Die «Câble C1» ist die erste urbane Seilbahn in der Region Île-de-France und gilt als Vorzeigeprojekt für künftige Mobilitätslösungen in dicht besiedelten Ballungsräumen in Europa und weltweit. Das Projekt zeigt, wie Seilbahnen als integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrsnetzes eine neue Mobilitätsebene erschliessen und Verkehrsengpässe lösen können. Mit fünf Stationen auf einer Strecke von rund 4,5 Kilometern verbessert die Seilbahn das Mobilitätsangebot für die Gemeinden Créteil, Valenton, Limeil-Brévannes und Villeneuve-Saint-Georges erheblich. Sie verlängert die Metro-Linie 8.

Mit der innovativen Seilbahn hat Île-de-France ein System gewählt, das sich durch einen geringen Flächenverbrauch am Boden, eine schnelle Bauzeit und eine einfache Integration in die bestehende Infrastruktur auszeichnet. Dadurch können die Fahrgäste an allen Stationen bequem auf andere Verkehrsmittel wie Bus oder Metro umsteigen. Die Seilbahn führt über stark



Innovativ: Mehrere Verkehrsträger neben- und übereinander.

Bild: Doppelmayr / Laurent GRANDGUILLLOT-IDFM

befahrene Strassen und Bahnstrecken hinweg. Sie soll bis zu 11 000 Fahrgäste täglich ans Ziel bringen. Die Fahrzeit über die gesamte Strecke beträgt 18 Minuten – das ist etwa doppelt so schnell wie früher.

Ein zentrales Thema bei der Umsetzung dieses Transportmittels war die Barrierefrei-

heit. Die 105 Kabinen bieten Sitzplätze für bis zu 10 Personen. Auch für Menschen im Rollstuhl, mit eingeschränkter Mobilität, Velos und Kinderwagen sind sie komfortabel und ebenerdig zugänglich. Dazu gehören ausserdem visuelle und akustische Fahrgastinformationen in Echtzeit, Videoüberwachung, ausreichend Haltegriffe und eine Gegensprechanlage für die Kommunikation mit dem Betriebspersonal.

Als Weltmarktführer im Seilbahnbau war die Doppelmayr-Gruppe für Planung, Lieferung, Bau und Montage der gesamten Seilbahn sowie der Kabinen verantwortlich. Während des Betriebs wird das Doppelmayr-Team für Wartung und Service sorgen. In einer Medienmitteilung wird Arno Inauen vom Executive Board der Doppelmayr Gruppe wie folgt zitiert: «Die Câble C1 hat bereits jetzt eine aussergewöhnliche Strahlkraft als innovative urbane Mobilitätslösung – nicht nur hier in Europa, sondern auf der ganzen Welt.»

Nach der offiziellen Eröffnungsfeier nahm die Seilbahn Câble C1 am 13. Dezember 2025 den regulären Betrieb auf. Sie ist nun voll in den regionalen Verkehrsverbund integriert. In einem SRF-Fernsehbeitrag vom 16. Dezember zeigten sich die befragten Fahrgäste allesamt begeistert. Das Projekt hatte jedoch auch seinen Preis: Die Investitionen beliefen sich auf 138 Millionen Euro.

Luzern: Traum von einer Stadtseilbahn

Gerhard Lob Sie hat zwar nicht die Dimensionen von Paris, doch auch in Luzern könnte bald eine Stadtseilbahn Geschichte schreiben. Das Projekt CityLink sieht vor, in der Nähe des Autobahnanschlusses Emmen Süd (Gebiet Ibach) ein neues Parkhaus für Autos und Reisecars zu bauen. Von dort soll dann eine rund zwei Kilometer lange Gondelbahn direkt in die Luzerner Altstadt führen. Geplant sind Kabinen für 12 bis 18 Personen mit einer maximalen Kapazität von rund 2500 Personen pro Stunde und pro Richtung.

Dank einer geplanten Zwischenstation wäre auch das Luzerner Kantonsspital direkt mit der Gondel zu erreichen. Die Hälfte der Gesamtstrecke auf einer Länge von einem Kilometer soll unterirdisch verlaufen (auf der Seite Altstadt) – die andere Hälfte oberirdisch. «Es wäre der längste Seilbahntunnel der Welt», sagte Arno Inauen, CEO des Seilbahnbauers Garaventa, gegenüber der Luzerner Zeitung. Die Firma mit Sitz

in Goldau SZ hat für das Projekt in Luzern eine Machbarkeitsstudie erstellt.

CityLink ist grundsätzlich ein privates Projekt, auch die Kosten von 150 bis 190 Millionen Franken sollen durch private Investoren gedeckt werden. Die Interessengemeinschaft CityLink Luzern möchte vor der detaillierten Ausarbeitung des Projektes sicher sein, dass die Bevölkerung die Projektidee mitträgt. Deshalb wurde eine Volksinitiative in der Stadt Luzern lanciert, die effektiv mit 1151 Unterschriften zustande kam und am 25. Juni 2025 eingereicht wurde. Die nächsten Etappen: Behandlung der Initiative im Grossen Stadtrat im Sommer 2026; voraussichtliche Volksabstimmung im 4. Quartal 2026; geplante Projektierung von 2027 bis 2030; anschliessend die Realisierung. «Eine Inbetriebnahme im Jahr 2033 ist realistisch», meinen die Initianten.

Details unter: www.citylink-luzern.ch

Zwischen Top und Flop

Beim Fahrplanwechsel im Dezember 2025 sind im Bahnnetz Österreichs zwei grosse Projekte umgesetzt worden.

Edwin Dutler Erstmals seit vielen Jahrzehnten hat in Österreich eine neue Bahnlinie ihren fahrplanmässigen Betrieb aufgenommen – und dies sogar als Hochgeschwindigkeitsstrecke: die Koralmbahn im Süden des Landes, welche die beiden Landeshauptstädte Graz und Klagenfurt verbindet. Die Planungs- und Bauzeit betrug 27 Jahre. Die Zahlen sind beeindruckend: Eine Strecke von 130 Kilometern, davon 50 Tunnelkilometer, 100 Brücken und 23 neue oder modernisierte Bahnhöfe. Das Herzstück ist der 33 Kilometer lange Koralmtunnel mit zwei parallel verlaufenden Röhren, welche alle 500 Meter durch Querschläge verbunden sind.

Für die Reisenden beginnt mit der Koralmbahn ein neues Zeitalter: Praktisch alle Verbindungen werden schneller, direkter und besser. Die Reisezeit zwischen Graz und Klagenfurt mit dem RailjetXpress beträgt unschlagbare 41 Minuten. Die internationalen Verbindungen von Österreich nach Italien und Slowenien sind nun spürbar schneller und komfortabler. Und Vorteile gibt es auch für den Güterverkehr: Wien ist nun besser an die Mittelmeerhäfen angeschlossen.

Auf einer ersten Fahrt von Österreich nach Italien konnte ich mich von der Qualität der Hochgeschwindigkeitslinie überzeugen. Die neue Verbindung mit einer

Fahrzeitverkürzung von 80 Minuten wird von den Reisenden sehr gut angenommen; der Zug war praktisch ausgebucht, pünktlich und der Service ausgezeichnet. Ich werde die Koralmbahn wieder nutzen, die nächste Reise ist schon booked.

Interregio-Konzept

Zeitgleich mit der Eröffnung der Koralmbahn wurde in Österreich ein neues Konzept mit Interregio-Zügen eingeführt. In Ergänzung zu den Railjet-Verbindungen besteht dieses Netz aus vier IR-Linien als Verbindungen zwischen den Landeshauptstädten. Das Ergebnis der Testfahrt: äusserst enttäuschend.

Das in den IR-Verbindungen eingesetzte Rollmaterial ist auf keinen Fall für den Fernverkehr geeignet: Es sind dreiteilige Desiro-Züge der Wiener S-Bahn. In der 1. Klasse fehlen bei den Sitzen mit Flugzeugbestuhlung die Sitzteiler und es ist so eng, dass zwei erwachsene Personen nicht normal nebeneinander sitzen können. Die Sitze können zwar reserviert werden, doch die Reservationen sind für Reisende visuell nicht sichtbar. Die Züge werden zwar durch Zug- und Servicepersonal begleitet, doch auf Teilstrecken finden wegen totaler Überfüllung des Zuges weder Kontrollen noch Service statt. Auch die Haltepolitik der IR-Verbindungen entspricht mit un-

zähligen Unterwegshalten nicht einem Fernverkehrszug. Ich würde die im Einsatz stehenden IR-Züge als die schlechtesten Fernverkehrszüge in Europa bezeichnen.

Das Management der ÖBB hat nach dem Flop in der Business-Klasse der Railjet-Züge der 2. Generation nun auch bei den Interregio-Zügen ein missratenes Konzept realisiert. Die ÖBB beabsichtigen zwar, in zwei Jahren für die IR-Verbindungen neue Mireo-Züge von Siemens einzusetzen. Das Innenraumdesign dieser Züge wird allerdings noch geheim gehalten, wahrscheinlich ist nichts Gutes für die Fahrgäste zu erwarten.

Die Überfüllung der IR-Züge und die Qualitätsmängel könnten mit dem Einsatz von zwei echten IC-Verbindungen von Graz nach Linz respektive Innsbruck markant reduziert und die Reisequalität erhöht werden. Dazu benötigen die ÖBB aber auch funktionstüchtiges Rollmaterial, das in der Vergangenheit leider zu früh in den Osten verkauft wurde und jetzt fehlt. Die Fahrgäste in Österreich sind wegen den dauernden Fehlentscheidungen des ÖBB-Managements zu bedauern.



Schwebend über die Wupper

Wuppertal feiert das 125-jährige Jubiläum der Schwebebahn. Die am Gleiskörper hängende Bahn ist Alltagsverkehrsmittel und Touristenattraktion zugleich.

Gerhard Lob Die Stadt Wuppertal gehört nicht zu den bekanntesten Reisedestinationen Deutschlands. Zu Unrecht, insbesondere für bahnaffine Reisende. Denn die dortige Schwebebahn ist ein Unikum, für das allein sich eine Reise in die grösste Stadt des Bergischen Landes lohnt. Wuppertal liegt gut 50 Kilometer nordöstlich von Köln; die Fahrzeit mit der Bahn ab Köln beträgt eine gute halbe Stunde (ICE oder RE).

Das mächtige und grüne Gerüst der Schwebebahn prägt das Stadtbild. Gut 13 Kilometer lang ist die Trasse mit den hoch über dem Boden verlaufenden Schienen. Daran hängen die 30 Schwebebahnzüge, welche teilweise im Drei-Minuten-Takt über dem Flussbett der Wupper gleiten. Einzig im Stadtteil Vohwinkel verlässt die Bahn den Flusslauf, um über einer Strasse zwischen den beiden seitlichen Häuserzeilen zu schweben. 30 Minuten dauert die Fahrt zwischen den beiden Endhaltestellen Vohwinkel und Oberbarmen. Einst waren dies autonome Gemeinden, wie das zentrale Elberfeld (mit der heutigen Haltestelle Wuppertal Hbf), bevor eine Fusion 1930 zum Stadtnamen Wuppertal führte.

Dieses Jahr feiert die Schwebebahn ihr 125-Jahr-Jubiläum. Gebaut wurde sie 1901, das Konzept stammte vom Ingenieur Eugen Langen. Aufgrund des engen Tals mit steilen Flanken erschien dies damals als die beste – und vielleicht einzige – Lösung für ein Nahverkehrsmittel. Wuppertal war historisch eine Textilstadt mit viel Industrie. Selbst für die Pferdestrassenbahn war es zu eng geworden. Bis heute ist die Schwebebahn die älteste noch betriebene Hängbahn der Welt. Allerdings ist sie trotz ihrer Einzigartigkeit kein Unesco-Welterbe. Der Grund: Von der Original-Bahn ist praktisch nichts mehr übrig, wohl kaum eine Schraube. Mit der Zeit wurde die gesamte Infrastruktur mit ihren Verstreubungen und Hoch-Haltestellen komplett erneuert, genauso wie der Fahrzeugpark.

Lange Zeit galt die Schwebebahn als sicherstes Verkehrsmittel der Welt. Tatsächlich sind Unfälle äusserst selten. Es gab einen einzigen schweren Unfall, bei dem



Wagen der «Generation 15» (oben) sind heute im Einsatz für dieses sichere Verkehrsmittel; der historische Kaiserwagen soll ab Mai 2026 wieder regelmässig verkehren.
Bilder: WSW

im April 1999 ein bei Reparaturarbeiten vergessenes Metallstück einen Zug in die Wupper stürzen liess. Fünf Fahrgäste starben, 47 wurden verletzt. Omnipräsent ist bis heute die Geschichte vom Elefantensbaby Tuffi vom Zirkus Althoff, das im Juli 1950 während einer Werbefahrt eine Panikattacke bekam und durch die Tür in die Wupper fiel. Tuffi kam mit einigen Schrammen davon.

Täglich wird die Bahn von rund 80 000 Passagieren genutzt, die mit diesem Verkehrsmittel bequem an ihr Ziel gelangen. Für Touristen ist die Schwebebahn bestens geeignet, um im langgestreckten Tal eine der vielen Sehenswürdigkeiten unterwegs anzupeilen, etwa das Engels-Haus in Barmen (Friedrich Engels, Mitbegründer des Marxismus, stammte aus Wuppertal) oder das Von-der-Heydt-Museum in Elberfeld. Freunde von Industriegeschichte können sich auf die Suche nach den historischen Standorten der 1863 vom Kaufmann

Friedrich Bayer gegründeten Bayer-Werken machen. Im Labor von Elberfeld wurde das Aspirin entwickelt.

Aus Anlass des Jubiläumsjahres 2026 gibt es eine Reihe von Überraschungen und Aktionen. Los ging es am 8. Januar. An diesem Tag schwebte erstmals wieder ein Wagen in der Optik der Baureihe 1972 (GTW 72) durchs Tal. Die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) haben eines der heutigen Schwebebahn-Fahrzeuge orange-blau im Design der GTW 72 gestaltet. Dieser Wagen wird das ganze Jahr hindurch im regulären Schwebebahnbetrieb eingesetzt. Der historische Kaiserwagen, in dem Kaiser Wilhelm II. mit seiner Gattin Auguste Viktoria im Jahr 1900 eine Proberunde drehte – noch vor der offiziellen Eröffnung der Schwebebahn – wird ebenfalls herausgeputzt und soll ab Mai wieder verkehren.

Hinweis: Eine Tageskarte (24-Stunden-Ticket) für die Schwebebahn (beziehungsweise den Wuppertaler Nahverkehr) kostet seit Januar 2026 nur noch 7,60 Euro (zirka 7 Franken). Auch das Deutschlandticket ist für den Nahverkehr Wuppertal inklusive Schwebebahn gültig.

Rascher am Low-Cost-Terminal

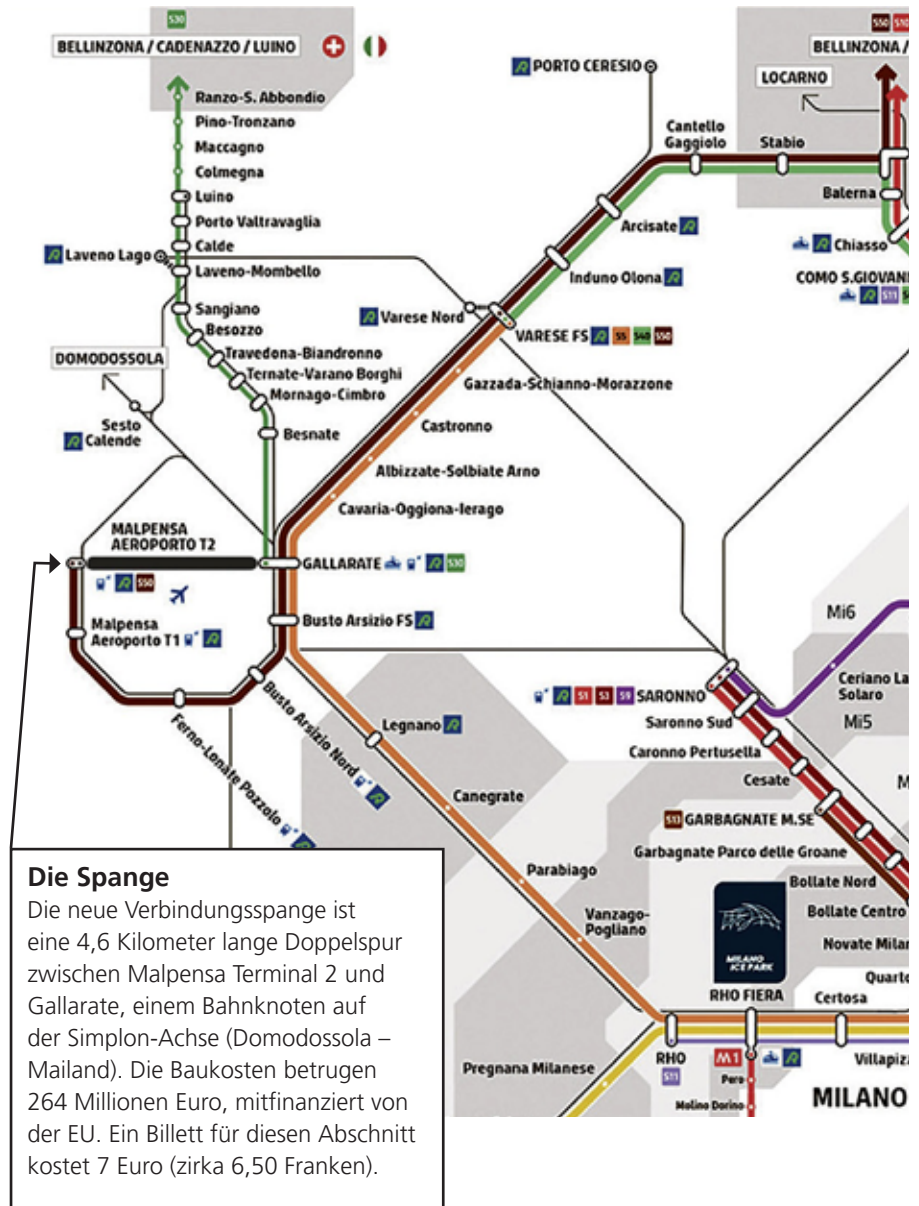
Eine neue Bahnverbindung zwischen Gallarate und dem Terminal 2 des Flughafens Mailand Malpensa hat Auswirkungen auf den Tilo-Anschluss aus dem Tessin.

Gerhard Lob Am 23. Januar und damit rechtzeitig vor dem Beginn der Olympischen Winterspiele (6. bis 22. Februar in Mailand und Cortina) hat eine neue Bahnverbindung zwischen Gallarate und dem Terminal 2 des Mailänder Flughafens Malpensa ihren Betrieb aufgenommen. Sie wird von der Bahngesellschaft Trenord mit dem Malpensa-Express (von und nach Mailand) betrieben. Es handelt sich um eine «Bretella», eine Spange, durch die der Anschluss von Gallarate an den Terminal 2 auf eine Fahrzeit von 8 Minuten schrumpft, weil die Züge nicht mehr den ganzen Flughafen Malpensa umrunden müssen. Bahn-technisch hat sich ein Kreis rund um den Flughafen Malpensa geschlossen.

Für Reisende aus dem Tessin (Bellinzona, Lugano, Mendrisio), die zum Terminal 2 gelangen müssen, kann diese neue Abkürzung durchaus interessant sein. Denn sie verringert die Fahrzeit um bis zu 15 Minuten. Allerdings muss dafür ein Umsteigen in Gallarate in Kauf genommen werden. Die SBB-App gibt diese Umsteigeverbindung bereits als schnellste Verbindung zwischen Mendrisio und Malpensa T2 an (59 Minuten). Im Vergleich dazu: Die durchgehende S50 von Mendrisio nach Malpensa T2 (über Terminal T1) benötigt 1 Stunde 14 Minuten. Auch für Reisende, die von Luino mit der S30 kommen oder in Gegenrichtung fahren, ist die neue Querverbindung von Interesse. Der Terminal 2 wird einzig von der Billigfluggesellschaft Easyjet genutzt.

Die Medienstelle der S-Bahn Tilo (Ticino-Lombardia) erklärt, «dass die S50 nach wie vor die direkteste Verbindung zum Airport Malpensa bleibt, ohne Umsteigen.» Die neue Gleisinfrastruktur werde von Tilo-Zügen (vorerst) nicht benutzt, dafür würden die Unterwegs-Haltestellen Busto Arsizio, Busto Arsizio Nord und Ferno-Lonate Pozzolo wie gehabt angefahren. Für Reisende zum Terminal 1 bedeute ein Umsteigen in Gallarate auf den Malpensa-Express von Trenord einen Zeitvorteil von nur drei Minuten.

Ob auch Tilo die neue Bahninfrastruktur in Zukunft nutzen wird, ist noch offen.



Gespräche mit der Region Lombardie und dem Kanton Tessin, welche die Angebote im Regionalverkehr bestellen, gemeinsam mit den Tilo-Mutterunternehmen Trenord und SBB, seien in Gang, heisst es bei Tilo.

Die Zugverbindungen zwischen dem Tessin und dem Flughafen Malpensa sind auch ein Politikum, weil immer wieder kritisiert wird, dass die Reisezeit zu lange sei. Von Bellinzona nach Malpensa werden knapp zwei Stunden benötigt (mit etlichen Unterwegshalten), was ungefähr der Reisezeit von Bellinzona zum Flughafen Zürich

entspricht. Und auf dieser Strecke verkehren – zumindest bis Zürich HB – bequeme IC-Züge.

Zusätzlich interessant werden könnte die neue Strecke, wenn auch noch der direkte Anschluss nach Casorate-Sempione fertiggestellt wird – eine gut einen Kilometer lange Direktverbindung zur Simplon-Strecke. Die BLS hat schon angedeutet, dass sie möglicherweise direkte Züge vom Wallis via Domodossola an den Flughafen Malpensa fahren will – das wäre dann möglich.

Grüne Züge mit grossen Plänen

Flixtrain will der Deutschen Bahn im Fernverkehr mehr Konkurrenz machen und ab 2028 nach und nach 65 neue Fernzüge auf die Schiene bringen.

Gerhard Lob Bisher ist das Angebot noch bescheiden. Das Netz von Flixtrain in Deutschland umfasst nur wenige Linien, darunter Strecken wie Hamburg – Köln, Berlin – Stuttgart/Basel und Berlin – Köln, wobei zunehmend auch Regionalverbindungen angebunden werden, etwa in Baden-Württemberg mit Halten in Konstanz und Schaffhausen. Wer beispielsweise von Dortmund nach Kiel fahren will, kann die gesamte Strecke über Flixtrain buchen, obwohl die grünen Züge nur zwischen Münster und Hamburg unterwegs sind. Flixtrain wendet sich mit seinem Angebot vor allem an preisbewusste Kunden, denen das günstigere Ticket wichtiger ist als Schnelligkeit und Komfort. Wer früh bucht, zahlt oft deutlich weniger als bei der Deutschen Bahn.

Der Marktanteil von Flixtrain in Deutschland beträgt bescheidene 3 Prozent. Doch das soll sich ändern. Flixtrain will einen Quantensprung machen und sein Angebot im Fernverkehr ausbauen. Ab 2028 sollen nach und nach rund 65 neue Schnellfernzüge des spanischen Herstellers Talgo auf die Schiene gebracht werden. Die Bestellung erfolgte im Sommer 2025. «Die ersten Züge sind bereits in der Produktion. Da sind wir genau im Zeitplan», sagte Flixtrain-Chef André Schwämmlein im Dezember 2025 der Handelszeitung. Das Kapital von 2,4 Milliarden Euro für die neuen Talgo-Züge stammt unter anderem von der Investmentgesellschaft EQT Partners und der Kühne Holding.

Die aktuelle Flixtrain-Flotte besteht aus 15 Zügen. Bis die neuen Einheiten kom-

men, setzt das Unternehmen weiterhin auf modernisierte Gebrauchtfahrzeuge. Innerhalb der kommenden zwei Jahre soll die Sitzplatzkapazität verdoppelt werden. Für Fahrgäste bedeutet das eine Ausweitung des bisherigen Fernverkehrsangebots. «Wir werden auf den grossen Verbindungen einen Zwei-Stunden-Takt anbieten können», sagte Schwämmlein. In Zukunft soll Flixtrain dank des neuen Rollmaterials auch für eine anspruchsvollere Kundschaft von Interesse sein.

Der Wettbewerb spielt sich vor allem auf der Preisebene ab, denn bei der Pünktlichkeit sieht es bei den grünen Zügen nicht besser aus als bei der Deutschen Bahn. Nicht ohne Grund: Beide Unternehmen sind mit ihrem Rollmaterial auf dem gleichen maroden Schienennetz unterwegs.

Prestige Continental Express

Reiseerlebnis inklusive 4-Gänge-Menü

Jetzt von Frühbucherrabatt profitieren

20% Frühbucherrabatt*

* Angebot buchbar ab CHF 279,- ohne Frühbucherrabatt (2. Klasse, Halbtax) für eine Fahrt im Prestige Continental Express von Zürich nach Bellinzona sowie eine Rückfahrt mit dem Treno Gottardo oder umgekehrt. Nur online auf www.trenogottardo.ch buchbar für den 05.09.2026 und 06.09.2026, der Frühbucherrabatt ist nur bis 30.04.2026 erhältlich.

www.trenogottardo.ch

SBB

Eine Kooperation von

TRENO GOTTARDO

SUDOSTBAHN **SBB CFF FFS**

La CGN exploite un «Léman Express» lacustre

Elle est devenue une actrice importante de la mobilité de l'arc lémanique.

Maurice Decoppet La mobilité dans le sens que nous la connaissons a fait ses débuts en Suisse non pas sur les rails ou sur la route, mais bien sur l'eau, il y a plus de 200 ans. Et ceci sur le Léman avec le «Guillaume Tell», le tout premier vapeur du pays et 24 ans avant que ne roule le premier train.

1970, les premiers pendulaires

C'est dans les années septante qu'on trouve les premiers pendulaires qui se rendent au travail par le lac. Ils sont à bord d'une ancienne Mouette genevoise de 60 places, acquise par la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) et engagée entre Evian et Vevey pour les Ateliers Mécaniques. La demande progressant, on commande en 1989 une unité spécifique pour le trafic pendulaire principal Lausanne-Evian (la future ligne N1).

1990, une première unité

Le «Léman» aura 780 places dont 625 intérieures, il naviguera à 25 km/h comme les autres unités et mettra 35 minutes pour atteindre Evian, permettant ainsi d'assurer une traversée toutes les 1h30 (avec les deux futurs «Naviexpress» décrits ci-dessous, la cadence doublera dès 2025 aux heures de pointe, avec un départ toutes les 45 minutes). En 2008, sa coque est peinte en bleu, ce qui devient le signe

distinctif des unités engagées en service TRV (transport régional voyageur). Le nombre de pendulaires augmente de plus en plus et la CGN transforme le «Ville-de-Genève» de 1978 en version TRV en 2014.

2007, on teste la grande vitesse

La CGN commande deux vedettes rapides de 125 places nommées «Navibus», qui sont mises en service en 2007 et 2008. Elles rencontrent un franc succès, notamment

«Léman Express» auf dem See

Gerhard Lob Der Autor Maurice Decoppet beschreibt die Entwicklung der Schifffahrt auf dem Genfersee, die sich über die Jahre zu einem regelrechten Nahverkehrssystem – insbesondere für Pendlerinnen und Pendler – entwickelt hat. Mit dem 2025 eingeführten «Naviexpress» hat die CNG auch in ökologischer Hinsicht enorme Fortschritte gemacht. Die Dekarbonisierung der Flotte soll weitergehen. Zudem wird ein grosser Zuwachs bei der Passagierzahl erwartet. Citrap-Vaud begleitet die Entwicklung der Mobilität auf dem See mit ihrer Arbeitsgruppe «Léman».

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

sur la ligne N2 Lausanne-Thonon, où le temps de parcours est divisé par deux, passant de 50 à 27 minutes en naviguant à 50 km/h. Toutefois, il s'avère que ces TGV lacustres sont trop petits et surtout trop coûteux à l'exploitation et à l'entretien. La CGN les retire du service, au grand regret des frontaliers, en 2013.

2025, l'année du Léman Express

La décision est prise en étroite collaboration entre le canton de Vaud, commanditaire suisse de cette offre, et les autorités françaises de la rive sud. Elle l'a été afin de pouvoir assurer le trafic pendulaire avec un maximum de fiabilité et de respect environnemental. Une convention signée en 2018 prévoit l'achat et le financement conjoint de deux nouveaux bateaux répondant à ces critères et la CGN est mandatée pour lancer les appels d'offres. L'entreprise suisse Shiptec en obtient l'adjudication. Baptisés «Naviexpress», d'une capacité de 700 personnes et à propulsion hybride très économique, ils sont mis en service en 2025. D'un confort égal à celui des derniers trains Stadler KISS, on aime les appeler les «Léman Express lacustres».

2040, les objectifs à atteindre

La CGN dévoile sa «Vision 2025-2040» dans un communiqué de presse du 13 juin 2025. Concernant la flotte bleue, il s'agit de poursuivre la décarbonation par l'acquisition de nouvelles unités de types encore à finaliser. La ligne N4 Corsier-Bellevue, suivie par la ligne N3 Nyon-Yvoire, pourrait être la première exploitée en «tout électrique». Une nouvelle ligne N5 au départ de St-Gingolph-Le Bouveret, dès la fermeture en 2028 de la ligne CFF pendant deux ans pour cause de travaux, est en évaluation. On planifie globalement une hausse de fréquentation de 30% à l'horizon 2040. La cadence 30 minutes aux heures de pointe sur la ligne N1 (Ouchy-Evian) et des améliorations sur la ligne N2 (Ouchy-Thonon) restent des objectifs.

La citrap-vaud suit l'évolution du dossier de la mobilité lacustre avec son groupe de travail «Léman».



L'un des deux nouveaux «Naviexpress» lancés en 2025.

Bild: CNG

L'importanza del Treno Gottardo

Un primo bilancio della storica linea del Gottardo 10 anni dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo con l'offerta della SOB.

Mario Del Curto L'apertura della galleria di base del San Gottardo (GBG) il 11 dicembre 2016, pose subito il problema di come espletare l'esercizio sulla tratta storica, denominata linea panoramica. Per fortuna fu escluso lo smantellamento tout court, e le relative bizzarrie di come usare il dismesso sedime, non trovarono fondamenta. Dopo un periodo d'espletazione con mezzi TILO sino ad Erstfeld, nel dicembre 2020 nacque il Treno Gottardo della Schweizerische Südostbahn AG (SOB) in collaborazione con le FFS. Esso collega Locarno a Basilea o Zurigo a dipendenza dell'orario. Ad Arth Goldau ha coincidenza con i treni IC/EC, che percorrono la Galleria di Base del San Gottardo, offrendo un ruolo basilare per le relazioni sud-nord e viceversa.

Essendo un viaggiatore plurimensile dei Treni Gottardo, ho avuto modo di apprezzare l'importanza di tale collegamento. La relazione in partenza da Basilea carica molto sino a Lucerna, indi il tipo d'utenza cambia in passeggeri destinati verso i Cantoni primitivi. I treni in partenza da Zurigo hanno un'utenza simile. Pleonastico che tutto funzioni così anche in direzione opposta. Nelle ore di alta frequentazione il Treno Gottardo è composto da due elementi, uno limitato ad Arth Goldau oppure ad Erstfeld, l'altro per Locarno.

Per gli utenti degli IC/EC, l'importanza di questo treno finisce o inizia ad Arth Goldau. In effetti da Svitto ad Erstfeld il convoglio si svuota man mano, indi rimane l'utenza destinata a Göschenen, la quale si instraderà sui treni della Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB). Oltre la Galleria storica del San Gottardo, il Treno Gottardo prosegue con pochi viaggiatori; malgrado il suo carico minimo, garantisce ottime corrispondenze agli escursionisti. Da Bodio ricomincerà a caricare sempre più persone, sino a garantire un collegamento diretto da Biasca a Locarno.

Senza dubbio la rottura di carico ad Arth Goldau, ad uso dell'utenza IC/EC, fa guadagnare un'ora e più, però esistono dei rischi. Quasi sempre gli IC/EC caricano molto, trovare un posto di proprio gradimento non è cosa certa. Per contro sul Tre-



Ein Lob auf den Treno Gottardo

Gerhard Lob Mario Del Curto analysiert für die Tessiner Fahrgastvereinigung Astuti 10 Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels das Angebot auf der historischen Gotthard-Panoramastrecke. Er lobt den Service des Interregio «Treno Gottardo» im Fernverkehr und zeigt auf, wie sich das Passagieraufkommen je nach Streckenabschnitt verändert. Auf Tessiner Seite stehen Forderungen nach weiteren Halten in Rodi-Fiesso, Giornico, Claro und Osogna im Raum. Doch ist dies sinnvoll? Würde der Treno Gottardo dann nicht zu einer S-Bahn?

no Gottardo avrà più spazio a disposizione. Inoltre i convogli Traverso della Stadler in forza alla SOB, sono comodi e accoglienti. Un altro punto a loro favore è la presenza di un assistente alla clientela, il quale si esprime anche in italiano.

A fine 2025 tre deputati del Gran Consiglio ticinese, hanno chiesto di reintrodur-

Il Treno Gottardo ad Airolo: Un'offerta affidabile anche in inverno.

Bild: Mario Del Curto

re la fermata di Giornico, una località che offre un nascosto aspetto storico e culturale da valorizzare. Una proposta accattivante. Per contro c'è chi vede con maggiore interesse la reintroduzione della fermata di Rodi-Fiesso. Difficile dire se una proposta annulli l'altra, di sicuro le due dismesse stazioni dovranno essere messe a norma, con i relativi costi. Il tutto si complica poiché, c'è pure, chi chiede la riapertura delle stazioni di Claro ed Osogna/Cresciano. Sorgono spontanee due domande: un treno IR ha senso che si trasformi in una S-Bahn, senza essere capillare come la linea postale B120 (Airolo-Osogna)?

Quest'ultima a sua volta non raggiunge più Bellinzona, creando una rottura di carico, che invoglia all'uso del veicolo privato. Il Treno Gottardo sopprimerrebbe a questa mancanza del postale B 120? Sono due domande semplici la cui risposta è complessa. Questo ossimoro avvalorava l'importanza della SOB sulla linea storica del San Gottardo, come pure sul tratto comune Bellinzona-Osogna/Biasca.

Magie der Weite

Ein neues Fotobuch dokumentiert Züge in der Ukraine.

Lorenz Degen An der letztjährigen Frankfurter Buchmesse wurde am Gaststand der Ukraine ein besonderes Buch vorgestellt: «Railways in Ukraine». Es stammt von Mykola Oleksiienko und dokumentiert die Eisenbahnen in der Ukraine. Dabei handelt es sich um einen herrlichen Bildband, der Güter- und Personenzüge in den weiten Landschaften Osteuropas zeigt. Zu allen Jahreszeiten ging Oleksiienko mit seiner Kamera auf die Pirsch, er «jagte» Züge förmlich. Dabei kletterte er auch auf Bäume und sogar Strommasten, um den perfekten Standort für eine Aufnahme zu finden. Der begabte Fotograf wurde 1989 in Konstanz geboren und arbeitete im IT-Bereich. Seit 2010 reiste er durch die Ukraine, auch durch Gebiete, die wegen des Kriegs heute nicht mehr betreten werden können. Oleksiienko befindet sich gegenwärtig selbst im Militärdienst.



Zum Buch

Mykola Oleksiienko
Railways in Ukraine
Ukrainer Publishing House
Kiev 2025
Fr. 45.80
ISBN 978-617-8216-11-5
Das Buch ist in der Sinwel-Buchhandlung in Bern vorrätig
www.sinwel.ch

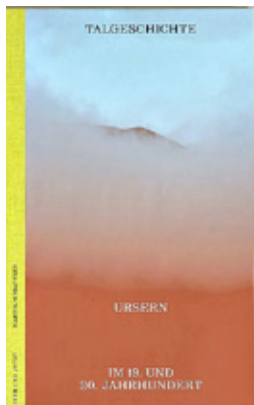
Bilder von Industrieanlagen, Häfen und Kohlehalden wechseln sich ab mit solchen von malerisch grünen Flusstälern, verschneiter Steppe und bunten Herbstwäldern. Selten sind Menschen zu sehen – wenn, dann erscheinen sie eingebettet in die Szenerie, beispielsweise als Wartende im Nirgendwo (Seiten 92 f.). Sehr schön eingefangen

sind auch die Schmalspurbahnen, die mit den rauchenden Sowjet-Dieselloks einen Charme von Vorgestern verströmen. Alle Aufnahmen sind auf Englisch beschrieben und mit Ortsangabe und Datum versehen. Ein Buch, das die herbe Schönheit dieses Landes mit der Faszination für die Schiene verbindet – ein Reisetraum.

Ein Hochtal mit Geschichte

Martin Schaffner über Ursern im 19. und 20. Jahrhundert.

Lorenz Degen Der emeritierte Basler Geschichtsprofessor hat sich in den letzten zwanzig Jahren intensiv mit dem Urserental befasst. Unter anderem leitete er die Sanierung des Talarchives in Andermatt und forschte am Projekt «Val Ursern» mit. Das Hochtal am Gotthardpass nimmt im Kanton Uri bis heute eine rechtlich-politische Sonderstellung ein, die mit dem Korporationswesen zu tun hat. In fernen Zeiten waren Bären ansässig, worauf die Gemeindewappen von Andermatt, Hospental und Realp immer noch hinweisen. Auch im Namen Ursern, rätoromanisch Ursera, schimmert die Bärenvergangenheit durch.



Zum Buch

Martin Schaffner
Talgeschichte Ursern im
19. und 20. Jahrhundert
2023, 180 Seiten
Hier und Jetzt Verlag
978-3-03919-570-1
ca. 34 Franken

Im 19. und 20. Jahrhundert veränderte sich das Tal stark. Die Eröffnung der Gotthardbahn lenkte die Reisenden und die Warenströme plötzlich nicht mehr durch die enge Schöllenen Schlucht. Der rege Autoverkehr der Nachkriegszeit versiegt nach 1980 mit der Autobahn und dem Gotthard-Strassentunnel. Heute macht Andermatt als Tourismusort der Luxus-

klasse wieder Schlagzeilen. Schaffner schildert in seinem leicht lesbaren Buch Begebenheiten des Dorflebens, etwa den tödlichen Unfall eines Schafhirten oder die «Betteltour» des Lehrers und des Sigristen vor Weihnachten, deren karge Kost durch Fleischgaben der Einwohnerschaft aufge bessert wurde. Entstanden sind über zwanzig Essays, die Streiflichter auf die teils turbulenten Ereignisse werfen.

«Die Wellenschläge der europäischen Geschichte erreichten das Tal immer wieder», stellt der Autor fest. Die Eisenbahn erreichte das Urserental vor bald 100 Jahren.

Vom 3. bis 5. Juli 2026 wird bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Realp die Eröffnung der Furka-Oberalp-Bahn und damit der durchgehenden Verbindung von Gletsch via Furka und Oberalp bis Disentis gefeiert. Martin Schaffner wird das grosse Fest nicht mehr miterleben. Er starb Ende Dezember 2025 im Alter von 85 Jahren in Basel.

Eine unvergessene Kämpfernatur

Louis Favre wäre dieses Jahr 200 Jahre alt geworden.

Lorenz Degen Sein grösstes Werk kostete ihn sein Leben: Am 19. Juli 1879 starb Louis Favre im Gotthardtunnel. Bereits seit fünf Jahren hatten sich die Mineure von Göschenen und Airolo aus in den Berg gebohrt, noch gut drei Jahre sollten bis zur Eröffnung der Gotthardbahn vonnöten sein. Favres Familie war durch das Jahrhundertbauwerk ruiniert, erst später erhielt seine Witwe eine lebenslange Rente der Gotthardbahn.

Geboren wurde Favre als Sohn einer kinderreichen Familie am 28. Januar 1826 im Dorf Chêne bei Genf. Nach einer Lehre als Zimmermann bildete er sich autodidaktisch zum Bauingenieur aus und wurde als Unternehmer erfolgreich. Kleinere Tunnelbauten im französischen Jura und an der Linie Lausanne – Fribourg bildeten ein Vorspiel, ehe er 1872 seine Unterschrift unter den Gotthardtunnel-Vertrag setzte. Obwohl sein Angebot zu spät eintraf, erhielt Favre wohl wegen der massiv tiefe-



ren Kosten und der kürzeren Bauzeit den Zuschlag.

Der «Verein Louis Favre» hat es sich zur Aufgabe gemacht, während des Jubiläumsjahrs verschiedene Anlässe durchzuführen. Unter anderem sind historische Rundgänge in Göschenen, Sonderfahrten auf der Bergstrecke und die Enthüllung einer Gedenkplatte geplant. Auf der Homepage www.favre200.ch sind die Veranstaltungen aufgelistet.

Favre wurde auf dem Friedhof seines Heimatdorfes beigesetzt. In Genf erinnern zwei Denkmäler, eine Büste am Place des Alpes und eine Statue in Chêne-Bourg, an den berühmten und tragischen Kämpfer. Louis Favre bleibt unvergessen.

Der bekannte Eisenbahn-Publizist Hans G. Wägli (1947-2019) hat das Leben von Louis Favre erforscht und 2008 in der Reihe «Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik» als Band 86 eine Biografie veröffentlicht.

Im Bild: Statue von Favre in Chêne-Bourg.
Bild: Lorenz Degen

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 •

Stabsübergabe bei Pro Bahn Nordwestschweiz

Roland Arnet löst Lorenz Degen als Präsidenten der Sektion ab.

PBS An der ausserordentlichen Mitgliederversammlung vom 16. Dezember 2025 stand eine grosse Weichenstellung bei Pro Bahn Nordwestschweiz an. Da nach der Ende September abgelehnten Fusion mit Pro Bahn Regional der bisherige Vorstand mit Lorenz Degen (Präsident), Yves Krebs (Vizepräsident), Bernd Gabert (Kassier) und Roland Arnet (Beisitzer) sowie Revisor Werner Strübin ihren Rücktritt per 31. Dezember erklärt hatten, mussten die Mitglieder über die weitere Vereinstätigkeit entscheiden.

Um eine Vereinsauflösung abzuwenden, stellte sich der Zentralvorstand (ZV) kollektiv als neuen Vorstand zur Verfügung, wie Noam Schaulin den elf stimmberechtigten Mitgliedern erklärte. Ernst Rota von der Sektion Zürich und Sandro Hartmeier (Geschäftsführer Pro Bahn Schweiz) waren als Gäste an diesem Abend anwesend. In



Roland Arnet. Bild: zVg

einer hitzigen Diskussion wurden von einigen Mitgliedern stark gegen den ZV polemisiert, Werner Strübin verteidigte die Arbeit des ZV mit Nachdruck.

Spontan erklärten Roland Arnet, Heinrich Estermann und Stefan Wehrli ihre Bereitschaft, für den Vorstand zu kandidieren, und gaben der Versammlung dadurch eine überraschende Wendung. Noam Schaulin zog daraufhin die Kandidatur des ZV zurück, da der ZV eine «Basler Lösung» unterstütze. Die Mitglieder wählten die drei Kandidaten Arnet, Estermann und Wehrli einstimmig als neue Vorstandsmitglieder.

Roland Arnet wurde anschliessend einstimmig als Präsident gewählt. Damit folgt er auf Lorenz Degen, der das Amt am 14. Mai 2019 von Willi Rehmann (+) übernommen hatte. Als neue Revisoren stellten sich Hans-Ruedi Hartmann und Stephan Hol-

150 Jahre linksufrige Zürichseebahn

Im Rahmen dieses Jubiläums hat Kurt Schreiber, ehemaliger Präsident von Pro Bahn Schweiz, die Broschüre «Zeitreise über 150 Jahre» verfasst. Nach einem Vorwort von Regierungsrat Ernst Stocker gibt sie einen Überblick über die Entwicklung dieser Strecke, behandelt das Zugangebot aus Sicht der Gemeinden und insbesondere auch die seinerzeitige oberirdische Linienführung durch die Stadt Zürich.

Kurt Schreiber. Zeitreise über 150 Jahre, Format A4, 50 Seiten, 77 Bilder, Fr. 15.– plus Versandkosten

Bestellung bei:
info@zuerichseebahn150.ch
 oder Christoph Lehmann,
 Freiherrenstr. 9, 8805 Richterswil

länder zur Verfügung. Pro Bahn Nordwestschweiz ist damit personell neu aufgestellt. Ein Imbiss mit Partybrot und Torte lud noch zum Verweilen ein.

Firmen / Gönner

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

Nein zum öV-Kahlschlag

Pro Bahn Schweiz lehnt das Entlastungspaket 27 entschieden ab.

Bastian Bommer Die im Entlastungspaket 27 (EP27) vorgesehenen Sparmassnahmen beim öffentlichen Verkehr treffen die Bahn systematisch und über mehrere Jahre hinweg. Pro Bahn Schweiz lehnt diese Politik entschieden ab. Sie gefährdet ein attraktives, bezahlbares und klimafreundliches öV-Angebot und verlagert die finanziellen Lasten zunehmend auf die Fahrgäste. Ein Referendum gegen diesen Abbau bleibt für Pro Bahn Schweiz ausdrücklich eine Option.

Regionalverkehr

Im regionalen Personenverkehr setzt der Bund auf eine schrittweise Erhöhung des Kostendeckungsgrads. Konkret bedeutet dies Entlastungen für den Bundeshaushalt von 58,3 Millionen Franken im Jahr 2027, 59,4 Millionen Franken im Jahr 2028 und 60,3 Millionen Franken im Jahr 2029. Diese Einsparungen entstehen nicht durch Effizienzgewinne, sondern faktisch durch höhere Billettpreise oder einen Angebotsabbau. Fahrgäste sollen die Finanzlücke schliessen. Für Pro Bahn Schweiz ist klar: Der Regionalverkehr ist Grundversorgung. Wer ihn verteuert, schwächt besonders Pendlerinnen und Pendler sowie periphere Regionen.

Bahninfrastruktur

Besonders gravierend sind die geplanten Kürzungen beim Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Einlagen sollen in allen drei Jahren (2027 bis 2029) um jeweils 200 Millionen Franken reduziert werden. Somit fehlen insgesamt 600 Millionen Franken für Unterhalt, Substanzerhalt und Ausbau der

Bahninfrastruktur. Aus Sicht von Pro Bahn Schweiz ist dies hochriskant: Wer heute bei der Infrastruktur spart, provoziert morgen Störungen, Kapazitätsengpässe und Qualitätsverluste für die Reisenden.

Internationaler Bahnverkehr

Auch der grenzüberschreitende internationale Personenverkehr auf der Schiene ist von den Sparplänen betroffen. Die Beiträge sollen um jeweils 19,6 Millionen Franken pro Jahr gekürzt werden (2027 bis 2029). Insgesamt entspricht dies fast 60 Millionen Franken. Betroffen sind nicht nur Nachtzüge, sondern auch neue internationale Tagesverbindungen der SBB, etwa von Zürich Richtung London oder Rom. Diese Kürzungen stehen im Widerspruch zu den Klimazielen und bremsen die Verlagerung vom Flugzeug auf die Schiene.

Klimafreundliche Antriebe

Zusätzlich plant der Bund einen Teilrückzug aus der Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe. Auch hier sind Einsparungen von jeweils 56,3 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen (2027 bis 2029). Das macht in der Summe 168,9 Millionen Franken. Diese Massnahme schwächt die ökologische Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und konterkariert die Klimastrategie des Bundes.

Pro Bahn Schweiz sagt Nein

Die aufgeführten Massnahmen zeigen deutlich: Das Entlastungspaket 27 bedeutet einen systematischen Abbau des öffentlichen Verkehrs – bei Angebot, Qualität, Erschwinglichkeit und Zukunftsfähig-

keit. Pro Bahn Schweiz sagt klar Nein zu diesem öV-Kahlschlag.

Sollte das Parlament an diesen Kürzungen festhalten, bleibt ein Referendum ausdrücklich auf dem Tisch. Der öffentliche Verkehr ist Teil der Lösung – nicht Teil des Sparproblems.

EPF-Tagung in Brüssel

PBS Auf der Tagung des Europäischen Fahrgastverbandes EPF (European Passenger Federation) in Brüssel am 16. Januar 2026 diskutierten die Delegierten unter anderem über Erfolgs- und Investitionsstrategien zur Verdopplung der Zahl der Hochgeschwindigkeitszüge sowie deren Abfahrtsfrequenzen. Ziele sind mehr Kapazität, bessere Pünktlichkeit und eine grünere Mobilität. Sven Gildinson, Delegierter von Pro Bahn Schweiz, nahm aktiv teil und brachte Perspektiven zur Vernetzung schweizerischer und europäischer Hochgeschwindigkeitspläne ein. Die nächste EPF-Tagung findet am 18. April 2026 in Olten statt. Der europäische Dachverband von nationalen Fahrgastverbänden aus Belgien, Österreich, Grossbritannien, Irland, Niederlande, Deutschland, Luxemburg und der Schweiz wurde 2002 gegründet.

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 8000 Zürich M 078 878 03 23 regional@pro-bahn.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

29. Delegierten- und Mitgliederversammlung

Samstag, 9. Mai 2026, Hotel Kronenhof, Schaffhausen



Programm:	10:00 Uhr	Eintreffen der Teilnehmer, Start mit Kaffee und Gipfeli
	10:30 Uhr	Referat: Gregor Frei CEO SBB Deutschland GmbH
	12:00 Uhr	Mittagessen im Hotel
	13:30 Uhr	Ordentliche DV 2026
	16:30 Uhr	Schluss der DV 2026

Mitglieder von Pro Bahn, Gäste sowie weitere Interessierte sind herzlich willkommen.

Das Mittagessen wird von Pro Bahn Schweiz offeriert.

Wir freuen uns auf ein spannendes Referat und eine interessante Delegiertenversammlung sowie auf einen angeregten Austausch mit Ihnen.

Hinweis an Mitglieder:
Stimm-, Wahl- und Antragsrecht ist einzig den eigens von den Sektionen von Pro Bahn gewählten Delegierten vorbehalten.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir um Anmeldung bis spätestens 11. April 2026 an:

Pro Bahn Schweiz,
Thomas Lendenmann,
Grabenstrasse 30, 8225 Siblingen

Oder per Mail an:
thomas.lendenmann@bluewin.ch

Anmeldetalon

Ich nehme an der 29. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz vom 9. Mai 2026 in Schaffhausen teil.

☐ Ich werde am Mittagessen teilnehmen ☐ Menu ☐ Vegi

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____



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 viermal 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 | ☐ Vereine / Verbände, CHF 100.– / Jahr |
| ☐ Partnermitglied, CHF 80.– / Jahr
(Familien, Ehepaare, Partner im gleichen Haushalt) | ☐ Gemeinden, CHF 200.– / Jahr |
| ☐ Einzelmitglied bis zum 25. vollendeten Altersjahr,
CHF 25.– / 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)

