



Bild: Sandro Hartmeier

Städtischer öV unter Druck

Der schleichende Qualitätsverlust muss gestoppt werden

10 Jahre Gotthard-Basistunnel: Eine erste Bilanz des Jahrhundertbauwerks
Kommunikation via Podcast: Warum die SBB auf ein neues Format setzen



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Eine 33-jährige Geschichte

In diesem InfoForum verabschiedet Pro-Bahn-Präsidentin Karin Blättler den Kollegen Thomas Lendenmann anlässlich seines Rücktritts aus dem Vorstand mit einem herzlichen Dankeschön (Seite 23). Für Pro Bahn Schweiz ist dieser Rückzug fast schon ein historisches Ereignis: Denn Thomas Lendenmann war der Initiant dieser Vereinigung. Konstituiert hat sich die «Lobby der Bahnkunden» am 28. August 1993 in Winterthur. Die Schweizerische Depeschagentur zitierte den Initianten damals mit den Worten, wonach «die Bahnkundschaft die Nase voll hat und endlich eine Gleichbehandlung von Strasse und Schiene verlangt». Aus der «Lobby» ist eine «Interessenvertretung» geworden, bei der die Sichtweise der Kundinnen und Kunden an oberster Stelle steht. Pro Bahn Schweiz ist heute eine anerkannte Organisation, ein wichtiger Ansprechpartner, zudem auch Teil des Europäischen Fahrgastverbandes EPF, weil die Interessen und Probleme der Fahrgäste grenzüberschreitend sind (Seite 21/22).

F 33 ans d'histoire... et un tournant

Au sommaire de ce numéro d'InfoForum: des remerciements particulièrement chaleureux. Ceux que la présidente de Pro Bahn Suisse, Karin Blättler, adresse à Thomas Lendenmann, qui quitte le comité (page 23). Pour Pro Bahn Suisse, il ne s'agit pas d'un simple départ, mais presque d'un tournant historique, tant Thomas Lendenmann est lié à l'origine même de l'association. Le «lobby des usagers du rail» a été fondé le 28 août 1993 à Winterthur. À l'époque, dans une dépêche, l'Agence télégraphique suisse citait son fondateur en ces termes: «Les voyageurs en ont assez et réclament enfin une égalité de traitement entre la route et le rail.» Depuis, ce «lobby» est devenu un véritable acteur de la défense des voyageurs; le point de vue des clientes et clients demeure au cœur de ses priorités. Aujourd'hui, Pro Bahn Suisse est une organisation reconnue et un interlocuteur qui compte. Elle est également membre de l'European Passengers' Federation, car les enjeux liés aux voyageurs dépassent largement les frontières nationales (pages 21/22).

I Una storia lunga 33 anni

In questo InfoForum, la presidente di Pro Bahn Karin Blättler saluta il collega Thomas Lendenmann in occasione delle sue dimissioni dal comitato direttivo con un sentito ringraziamento (pagina 23). Per Pro Bahn Svizzera questo ritiro è quasi un evento storico: Thomas Lendenmann è stato infatti il promotore di questa associazione. La «Lobby degli utenti dei mezzi pubblici» si è costituita il 28 agosto 1993 a Winterthur. L'Agenzia telegrafica svizzera citò allora le parole del fondatore, secondo cui «gli utenti ne hanno abbastanza e chiedono finalmente parità di trattamento tra strada e rotaia». La «Lobby» è diventata un «gruppo di interesse» in cui il punto di vista dei clienti è al primo posto. Pro Bahn Svizzera è oggi un'organizzazione riconosciuta, un interlocutore importante, oltre che parte dell'Associazione europea dei passeggeri (EPF), poiché gli interessi e i problemi dei passeggeri sono transnazionali (pagina 21/22).

Inhalt

Schwerpunkt «Städtischer öV»

Schleichender Qualitätsverlust	3-5
Stau «überholen»: Luzern macht es vor	6

Aktuell

10 Jahre Gotthard-Basistunnel	8-9
Zur Zukunft des automatisierten Fahrens	10-11
Umsteigen in Chur mit Hürden	10-11
Zum Ausbau der Strecke Bulle – Romont	12
Zur Sicherheit bei Güterwagen	13
Neu: SBB mit eigenem Podcast	14
ÖV-Kolumne: Gespräche auf Reisen	15

Nachrichten

ÖV-Literatur

Peter Füglistaler präsentiert sein Buch	18
---	----

Citrap Vaud & Astuti

Citrap VD: Das Dilemma von Genf	19
Astuti TI: Gut 20 Jahre TILO	20

Pro Bahn Schweiz

EPF traf sich in Olten	21-22
PBS-Gründer verlässt Zentralvorstand	23
Bericht von der DV in Schaffhausen	23

Frontbild: Der Stadtverkehr zeichnet sich durch die Koexistenz beziehungsweise Konkurrenz von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln aus (im Bild die Hardbrücke von Zürich).

Impressum

InfoForum 2/2026, Versand: 28. Mai 2026
Inserate- und Redaktionsschluss: 6. Mai 2026

Herausgeber und Insetate

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Karin Blättler, Bastian Bommer, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Sven Gildinson, Sandro Hartmeier, Thomas Lendenmann, Martin Stuber, Citrap VD: Daniel Mange; Astuti: Michele Kessler; Gastbeiträge: Walter Finkbohner, Peter Füglistaler, Kurt Metz

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, 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 3/2026, Versand: 2. September 2026
Inserate- und Redaktionsschluss: 12. August 2026
InfoForum 4/2026, Versand: 2. Dezember 2026
Inserate- und Redaktionsschluss: 11. November 2026

Pendlerland Schweiz: Zwischen Anspruch und Realität

Überlegungen zum schleichenden Qualitätsverlust im öffentlichen Verkehr, zu Tarifierhöhungen und zur Abschaffung der Mehrfahrtenkarten.

Bastian Bommer Jeden Morgen spielt sich in der Schweiz dasselbe Ritual ab. Millionen Menschen verlassen ihre Wohnung, steigen die Treppe hinunter, treten vor die Tür – und greifen nach dem Autoschlüssel. Dabei sind die Voraussetzungen im Grunde ideal für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel: kurze Wege und ein dichtes Netz aus Bus, Tram und Bahn. Und dennoch zeigt die Realität ein anderes Bild.

Rund 3,7 Millionen Erwerbstätige machen sich laut dem Bundesamt für Statistik täglich auf den Weg zur Arbeit. Acht von zehn Personen pendeln regelmässig – eine beeindruckende Zahl in einem Land, das sich selbst gerne als Vorreiter nachhaltiger Mobilität sieht. Doch der Blick auf die Verkehrsmittel relativiert dieses Bild deutlich: Etwa die Hälfte dieser Wege wird nach wie vor mit dem Auto zurückgelegt. Und daran hat sich seit Jahrzehnten erstaunlich wenig geändert.

Besonders augenfällig wird die Diskrepanz bei den kurzen Distanzen. Strecken von zwei bis fünf Kilometern – eigentlich prädestiniert als Fussweg, für das Velo oder den öffentlichen Verkehr – werden häufig dennoch mit dem Auto zurückgelegt. Rund vier von zehn Personen wählen selbst für diese kurzen Wege das Auto.

Die viel zitierte Verkehrswende wirkt in diesem Alltag erstaunlich fern. Während politische Programme, städtebauliche Konzepte und technische Innovationen ambitionierte Ziele formulieren, zeigt sich im Pendlerverhalten eine bemerkenswerte Konstanz.

Dieser Artikel setzt genau hier an: Er beleuchtet die Realität aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs – und stellt die entscheidenden Fragen: Welche Rolle spielen Preis, Zuverlässigkeit, Reisezeit und Komfort? Und was passiert, wenn genau diese Qualitäten schleichend unter Druck geraten?

Denn wenn selbst auf kurzen Strecken das Auto dominiert, ist das nicht nur eine Frage des Angebots. Es ist auch eine Frage des Vertrauens in das System.



Zuverlässigkeit ist entscheidend: Bus in Lugano.
Bild: Gerhard Lob

Es beginnt unscheinbar. Das Tram steht einen Moment länger an der Kreuzung. Der Bus fährt etwas vorsichtiger durch die Quartierstrasse. Der Anschluss wird knapper. Nichts davon wirkt dramatisch. Kein Fahrplan wird gestrichen, keine Linie eingestellt. Und doch verändert sich etwas.

Wer regelmässig mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, spürt diese Veränderungen oft zuerst. Nicht als Schlagzeile, sondern im Alltag. Als leise Verschiebung. Als wachsenden Zweifel, ob man den Anschluss noch erreicht. Als das Gefühl, dass es «früher irgendwie besser lief».

Genau hier liegt das Problem: Der städtische öV verschlechtert sich nicht plötzlich, sondern schleichend.

Sekunden entscheiden

Für Planer sind es oft kleine Anpassungen, doch für Fahrgäste sind es entscheidende Momente. Eine Verlängerung der Fahrzeit um 15 oder 30 Sekunden klingt vernachlässigbar. Aber im Alltag auf einer Linie und über mehrere Abschnitte hinweg summieren sich diese Sekunden zu Minuten. Und Minuten entscheiden.

Sie entscheiden darüber, ob der Anschluss erreicht wird, ob der Arbeitsweg zuverlässig bleibt und ob man pünktlich ankommt oder es täglich knapper wird. Aus Sicht der Fahrgäste ist deshalb nicht nur die absolute Fahrzeit entscheidend, sondern auch die Verlässlichkeit. Ein System darf etwas länger dauern, aber es muss funktionieren.

Eigentrasse als Weg zur Qualität

Ein zentrales Element, das Fahrgäste unmittelbar spüren – oft ohne es bewusst zu benennen –, sind eigene Spuren für Tram und Bus. Solange ein Tram unabhängig vom Autoverkehr fährt, passiert etwas Entscheidendes: Es wird berechenbar. Die Fahrzeiten bleiben stabil. Der Fahrplan ist verlässlich. Anschlüsse funktionieren. Genau diese Eigenschaften haben den städtischen öV in der Schweiz erfolgreich gemacht. Doch sobald diese Trennung aufgeweicht wird, verändert sich das System grundlegend. Das Tram wird Teil des Strassenverkehrs – und damit auch Teil seiner Probleme.

Ein aktuelles Beispiel dafür liefert Birsfelden (bei Basel). Hier soll das Tram im Zentrum künftig gemeinsam mit dem Autoverkehr fahren. Die Ideen dahinter sind nachvollziehbar: mehr Platz für das Ortszentrum, bessere Aufenthaltsqualität, ein harmonischeres Strassenbild. Für Fahrgäste stellt sich jedoch eine andere Frage: Was passiert, wenn das Tram nicht mehr am Stau vorbeikommt?

Solange ein eigenes Trasse existiert, kann ein Tram an stehenden Autos vorbeifahren oder sich zumindest bemerkbar machen. Im Mischverkehr hingegen gilt: Steht die Kolonne, so steht auch das Tram.

Die Hoffnung liegt auf «intelligenten» Ampeln und einer Verkehrssteuerung, die das Tram zum sogenannten Pulkführer macht: Das öV-Fahrzeug verkehrt an der Spitze einer Autoschlange. Doch aus Sicht der Fahrgäste bleibt ein Unsicherheitsfaktor: Solche Systeme funktionieren vor allem unter idealen Bedingungen. Der Alltag >>>

>>> ist jedoch selten ideal. Ein einziger Rückstau, ein zusätzliches Fahrzeug, eine kleine Störung – und aus einem stabilen System wird ein anfälliges.

Die Kehrseite von Tempo 30

Auch Tempo 30 ist ein Beispiel für eine Massnahme mit nachvollziehbaren Zielen: weniger Lärm, mehr Sicherheit, höhere Aufenthaltsqualität. Doch für den öffentlichen Verkehr hat sie eine klare Konsequenz: Er wird langsamer.

In Basel zeigt sich das konkret: Fahrzeiten verlängern sich auf mehreren Linien, zusätzliche Fahrzeuge und mehr Personal werden notwendig, die Betriebskosten steigen. Für Fahrgäste bedeutet das vor allem eines: mehr Zeit im Fahrzeug – ohne erkennbaren Mehrwert.

Noch entscheidender ist jedoch die langfristige Wirkung. Jede kleine Verlängerung wirkt zunächst unbedeutend. Doch über ein ganzes Netz hinweg entstehen daraus spürbare Verschlechterungen.

In Bern zeigt sich ein ähnliches Bild. Neue Tempo-30-Abschnitte, Umgestaltungen von Strassenräumen, Mischverkehr statt klarer Trennung – jede einzelne Massnahme wirkt für sich genommen moderat. Oft wird betont, die Auswirkungen seien «gering» oder «vernachlässigbar». Doch genau hier liegt die Schwierigkeit: Fahrgäste erleben nicht einzelne Projekte – sondern deren Summe.

Aus 15 Sekunden werden 30 Sekunden. Daraus wird eine Minute. Und aus mehreren Minuten wird ein System, das spürbar langsamer und weniger zuverlässig ist.

Besonders kritisch ist dies in der Hauptverkehrszeit. Dann, wenn der öV seine grösste Stärke ausspielen sollte, wird jede Verzögerung multipliziert. Mehr Fahrgäste

sind betroffen, mehr Anschlüsse stehen auf dem Spiel, und die Auswirkungen breiten sich schneller im gesamten Netz aus.

Bleibt der öV zuverlässig?

Am Ende geht es nicht nur um Geschwindigkeit, sondern um Vertrauen. Denn Fahrgäste wollen sich darauf verlassen, dass der Fahrplan eingehalten wird, Anschlüsse funktionieren und die Reise planbar bleibt. Wenn dieses Vertrauen schwindet, verändert sich das Verhalten: nicht abrupt, sondern schrittweise. Zuerst wird mehr Zeit eingeplant. Dann werden Alternativen geprüft. Und irgendwann wird wieder das Auto in Betracht gezogen – nicht, weil es besser ist, sondern weil es verlässlicher erscheint.

Der Erfolg des städtischen öffentlichen Verkehrs basiert auf einem klaren Versprechen: schnell, zuverlässig und unabhängig vom Autoverkehr zu sein. Wenn dieses Versprechen aufgeweicht wird, verliert der öV seinen wichtigsten Wettbewerbsvorteil. Er wird zu einer Option unter vielen – statt zur besten Lösung. Und genau das ist die eigentliche Gefahr: Nicht der einzelne Eingriff, sondern die schleichende Veränderung des gesamten Systems.

Was Fahrgäste brauchen

Aus Sicht der Kundinnen und Kunden ist die Situation klarer, als es politische Diskussionen oft vermuten lassen.

Gefordert sind:

- klare Priorität für den öV im Strassenraum
- konsequenter Erhalt und Ausbau von Eigentrasse
- Fokus auf Zuverlässigkeit statt auf theoretische Optimierung

- eine Gesamtbetrachtung statt isolierter Einzelmassnahmen

Denn ein öV-System funktioniert nicht abschnittsweise – sondern als Ganzes.

Qualität geht leise verloren

Die Qualität des öffentlichen Verkehrs verschwindet nicht über Nacht. Sie wird Stück für Stück reduziert – oft gut gemeint, oft kaum wahrgenommen. Doch Fahrgäste spüren diese Veränderungen: jeden Tag, bei jeder Fahrt, bei jedem verpassten Anschluss. Am Ende entscheidet nicht die Planung, sondern die Erfahrung im Alltag.

Und diese Erfahrung wird zunehmend fragiler. Die entscheidende Frage lautet deshalb nicht, ob einzelne Projekte sinnvoll sind, sondern ob das Gesamtsystem am Ende noch das leistet, was Fahrgäste erwarten, das heisst zuverlässig, schnell und unabhängig zu sein. Denn genau das ist es, was den öffentlichen Verkehr stark gemacht hat – und was ihn auch in Zukunft stark machen muss.

Die Preisfrage

Die nächste Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr kommt – und sie trifft ausgerechnet jene besonders hart, die eigentlich gewonnen werden sollten: Gelegenheitskundinnen und -kunden. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 steigen die Tarife schweizweit erneut – voraussichtlich im Mittel um 3,9 Prozent. Doch im Tarifverbund Libero im Raum Bern und beim ZVV in Zürich geht die Entwicklung noch weiter: Der bisherige Rabatt von 10 Prozent auf Mehrfahrtenkarten wird vollständig gestrichen.

Mehrfahrtenkarten waren bisher ein einfaches und attraktives Angebot für Menschen, die gelegentlich und nicht täglich mit dem Tram oder Bus unterwegs sind. Genau diese Zielgruppe – Kinder, Familien, Jugendliche oder Freizeitnutzer – profitiert nicht von einem Abo, ist aber dennoch auf faire Preise angewiesen.

Gerade für diese Kundinnen und Kunden bedeuteten Mehrfahrtenkarten eine unkomplizierte und kostengünstige Lösung für den Alltag. Mit dem Wegfall des Rabatts wird ausgerechnet dieses niederschwellige Angebot deutlich verteuert – und verliert damit einen Teil seiner bisherigen Attraktivität. Mit der Abschaffung des Rabatts steigen die Preise pro Fahrt nun

Ist Ihnen der städtische Verkehr wichtig?

Eine Unterstützung Ihrerseits ist herzlich willkommen:

- Finanziell mit einer Spende
(CH97 0900 0000 8200 4920 4 – Stichwort «Städtischer Verkehr»)
- Ideell mit einer Mitgliedschaft
- Aktiv mit einer Mitarbeit in der Arbeitsgruppe «Städtischer Verkehr»

Kontaktperson:

Karin Blättler, Präsidentin Pro Bahn Schweiz
079 961 34 53 oder praesident@pro-bahn.ch

Weitere Informationen:

unter www.pro-bahn.ch oder ganz einfach mit einem Scan des QR-Codes



massiv: je nach Strecke um bis zu 16 Prozent. Besonders deutlich wird dies bei grösseren Distanzen oder mehreren Zonen. Für viele bedeutet das: gleiche Leistung, deutlich höherer Preis.

Familien unter Druck

Gerade Familien spüren die Auswirkungen besonders stark. Kinder und Jugendliche, die eigenständig zu Sport, Musikunterricht oder Treffen fahren, nutzen häufig Mehrfahrtenkarten. Für sie verteuern sich alltägliche Wege spürbar – ohne dass es eine echte Alternative gibt. Damit sind seit Dezember 2023 die Preise für diese Kundengruppe in der Summe um rund 20 Prozent gestiegen. Das sendet ein problematisches Signal: Wer selbstständig und umweltfreundlich mobil sein will, wird finanziell bestraft.

Die Preise für Abos bleiben weitgehend stabil (Libero verzichtet bei Monats- und Jahresabos im Kerngebiet grösstenteils auf Preissteigerungen), aber nicht alle können oder wollen ein Abo lösen. Wer auf ein Abo verzichtet, zahlt künftig deutlich

Diese Entwicklung ist nicht akzeptabel. Statt punktueller Verteuerungen braucht es eine kundenorientierte Tarifpolitik, die alle Nutzergruppen im Blick hat.

mehr. Das Tarifsysteem entfernt sich damit weiter von einer ausgewogenen Lösung für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse.

Widerspruch zur Verkehrspolitik

Die Schweiz verfolgt klare Ziele: Mehr Menschen sollen den öffentlichen Verkehr nutzen, der Modalsplit soll zugunsten nachhaltiger Mobilität verschoben werden. Doch genau dafür braucht es niederschwellige Angebote – flexible, verständli-

che und faire Tarife. Die Verteuerung von Mehrfahrtenkarten wirkt in die entgegengesetzte Richtung. Sie erschwert den Einstieg in den öV und macht spontane oder gelegentliche Nutzung unattraktiver.

Für Pro Bahn Schweiz ist klar: Diese Entwicklung ist nicht akzeptabel. Statt punktueller Verteuerungen braucht es eine kundenorientierte Tarifpolitik, die alle Nutzergruppen im Blick hat. Ein attraktiver öffentlicher Verkehr darf nicht nur für Vielfahrende funktionieren. Er muss auch für jene bezahlbar bleiben, die ihn unregelmässig nutzen, denn genau dort liegt ein grosses Potenzial für die Zukunft.

Fazit

Die Abschaffung des Rabatts auf Mehrfahrtenkarten ist mehr als eine technische Tarifierungsanpassung. Sie ist ein politisches Signal – und leider das falsche. Wer den öffentlichen Verkehr stärken will, muss ihn einfacher, fairer und zugänglicher machen – nicht teurer für diejenigen, die erst noch für eine häufigere öV-Nutzung gewonnen werden sollen.



VVST
VERSICHERUNGEN
ASSURANCES

**SICHER UND
LEISTUNGSSTARK.**

VVST Haftpflichtversicherung
nach Mass für den öffentlichen Verkehr

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

Eine pragmatische Lösung

Der tägliche Stau auf der Spitalstrasse in Luzern wird von städtischen Bussen dank einer elektronischen Busspur «überholt».

Karin Blättler Regelmässige Verkehrsüberlastungen auf der Spitalstrasse beeinträchtigen den Busbetrieb. Um die Zuverlässigkeit des Busfahrplans zu steigern, wurde von der Bushaltestelle Kantonsspital bis zum Schulhaus St. Karli eine 200 Meter lange elektronische Busspur realisiert. Sie ermöglicht, dass der Bus in der Hauptverkehrszeit den Rückstau auf der Gegenfahrbahn überholen kann.

Dadurch reduzierten sich die Verspätungen der Busse von zuvor oftmals über zehn auf wenige Minuten. Als Folge der E-Busspur mussten die Trottoirs angepasst werden: Bergwärts wurde ein drei Meter breiter Rad-/Gehweg gebaut, talwärts wurde das Trottoir verschmälert, um eine separate Velospur einrichten zu können.

Anlässlich der Medienorientierung vor Ort bei der Einführung im September 2018 betonte der damalige Stadtrat Adrian Borgula, Vorsteher der Direktion Umwelt und Verkehr, den Stellenwert der E-Busspur: «Der Handlungsbedarf an der Spitalstrasse war aufgrund der vielen Staus gross. Die elektronische Busspur, die in den Abendspitzenstunden zwischen 16 und 19 Uhr aktiv ist, verbessert die Zuverlässigkeit des Busfahrplans erheblich. Diese Massnahme unterstützt das im Mobilitätsreglement definierte Ziel der Stadt, den öffentlichen Verkehr zu fördern und dadurch attraktiver zu gestalten.» Der grosse Vorteil an der elektronischen Busspur sei neben der Busbeschleunigung, dass sie nur zu Stosszeiten in Kraft trete. Zudem sei sie wesentlich günstiger als eine separate Busspur, die wegen der topografischen Verhältnissen nur mit grossem Aufwand hätte realisiert werden können.

Bei der VBL (Verkehrsbetriebe Luzern AG) freut man sich über die erste elektronische Busspur in Luzern. Busspuren und Bevorzugungsmassnahmen können mithelfen, die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu steigern. Sie führen dazu, dass die Fahrgäste beispielsweise die Anschlüsse am Bahnhof besser erreichen. Die VBL kann mit der elektronischen Busspur der Linien 18, 19 und 30 insbesondere für die Mitarbeitenden des Kantonsspitals – als



Ungewohnt: Der Bus fährt über die Gegenspur an der Autokolonne vorbei.

Bild: Verkehrsverbund Luzern

eines der grössten Arbeitgeber im Kanton Luzern – sowie für die Besucherinnen und Besucher des Spitals noch attraktivere und vor allem zuverlässigere öV-Verbindungen anbieten.

Nach einem Jahr zog das Tiefbauamt der Stadt Luzern folgendes Fazit: Die E-Busspur erfüllt ihren Zweck – nämlich die Busbeschleunigung talwärts – und tangiert

die Fahrzeiten bergwärts nicht negativ. Die Ereignisse mit grösseren Verspätungen in den Abendspitzenstunden konnten wesentlich reduziert werden. Durch eine konsequentere Nutzung der E-Busspur bei grossem Verkehrsaufkommen besteht ausserdem Potenzial, die Verspätungen über drei Minuten auf der gesamten Linie des jeweiligen Kurses weiter zu reduzieren.

Reaktionen der Fahrgäste

(Erhebungen durch Pro Bahn)

- Eine tolle Sache, die sehr viel Sinn macht.
- Es gäbe noch weitere Stellen für solche E-Busspuren in Luzern.
- Fahrgäste, die erstmals den Spurwechsel erleben, sind sehr verblüfft von dieser unkonventionellen Idee.

Die elektronische Busspur, die in den Abendspitzenstunden zwischen 16 und 19 Uhr aktiv ist, verbessert die Zuverlässigkeit des Busfahrplans erheblich.

Das Fazit von Pro Bahn: Diese Idee ist relativ einfach umsetzbar sowie finanziell tragbar und sollte schweizweit viel häufiger eingesetzt werden. Nimmt die Zuverlässigkeit der Busse zu, so steigt auch die Attraktivität des städtischen öffentlichen Verkehrs.

Flugverkehr an die Kasse

Mit der Mobilitätsbon-Initiative erfolgt ein dritter Anlauf zur Förderung von klimafreundlicher Mobilität und zugunsten des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene.

Bastian Bommer Es gab bereits zwei politische Anläufe, den klimaschädlichen Flugverkehr stärker in die Verantwortung zu nehmen – bislang jedoch ohne Erfolg. Mit der eidgenössischen Volksinitiative «Für einen starken öffentlichen Verkehr und faire Flugpreise (Mobilitätsbon-Initiative)» folgt nun ein dritter Versuch, die Ungleichbehandlung zwischen Flug- und Bahnverkehr zu korrigieren.

Der erste Versuch erfolgte im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes, über das die Schweizer Stimmbevölkerung am 13. Juni 2021 abstimmte. Dieses sah eine Flugticketabgabe von 30 bis 120 Franken vor – abhängig von Distanz und Reiseklasse. Die Einnahmen sollten teilweise über einen Klimafonds an Bevölkerung und Wirtschaft zurückverteilt werden. Ein Teil dieser Mittel war auch für den Ausbau internationaler

Nachtzugverbindungen vorgesehen. Doch das gesamte Klimapaket wurde abgelehnt.

Ein zweiter Anlauf folgte mit der Revision des CO₂-Gesetzes für die Jahre 2025 bis 2030. Dabei war vorgesehen, den internationalen Personenverkehr zu fördern. Die Finanzierung sollte nicht aus Steuergeldern erfolgen, sondern aus Einnahmen des CO₂-Zertifikatehandels der Flugindustrie. Doch mit dem Entlastungspaket 2027 wurden diese Fördermassnahmen vollständig gestrichen. Die freiwerdenden Mittel fliessen stattdessen verstärkt in die Förderung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF) sowie in die Bundeskasse.

Heute zeigt sich ein widersprüchliches Bild: Oft ist eine Zugfahrt teurer als ein Flug, obwohl letzterer die Umwelt deutlich stärker belastet. Ein Grund dafür liegt in indirekten Subventionen des Flugverkehrs,

etwa durch Steuerbefreiungen. Dieses Ungleichgewicht benachteiligt klimafreundliche Verkehrsmittel wie die Bahn.

Die Mobilitätsbon-Initiative will dies korrigieren. Sie fordert eine Flugticketabgabe je nach Distanz und Klasse, mit höheren Abgaben für Privatjets. Die Einnahmen werden gezielt eingesetzt: Jede in der Schweiz lebende Person erhält einen jährlichen Mobilitätsbon von 100 Franken für den öV. Zudem werden bis zu 500 Millionen Franken pro Jahr in den Ausbau internationaler Zugverbindungen investiert.

Die Initiative verbindet Klimaschutz mit sozialem Ausgleich. Pro Bahn Schweiz unterstützt das Anliegen und ruft zur Unterzeichnung auf. Die Sammelfrist läuft bis 28. Oktober 2027.

Weitere Infos: www.mobilitaetsbon.ch



Jetzt Mitglied oder Gönner werden von Pro Bahn Schweiz!

Mit einer Gönnerschaft unterstützen Sie unser Engagement.

- ab CHF 100.– / Jahr inkl. InfoForum
- ab CHF 500.– / Jahr inkl. InfoForum und Logo-Auftritt im InfoForum

Anmeldung unter
www.pro-bahn.ch



STADLER

Erste Wahl für Situationen ohne zweite Chance

Schienenfahrzeugkompetenz aus der Ostschweiz

stadlerrail.com

Die Hausaufgaben für Europa gemacht

10 Jahre Gotthard-Basistunnel: Eine Rückschau und eine erste Bilanz des Jahrhundertbauwerks.

Kurt Metz Das eidgenössische Parlament genehmigte am 16. Dezember 1992 das Transitabkommen mit der Europäischen Union. Es enthielt das Konzept für den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT. Das Schweizer Stimmvolk hatte am 27. September 1992 den Bundesbeschluss über deren Bau mit 64 Prozent Ja-Stimmen angenommen.

Am 1. Januar 2001 trat das Bundesgesetz zur Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene in Kraft. Gleichzeitig startete die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Damit wurde das Hauptargument für den Bau und Betrieb der NEAT politisch breit abgestützt.

Pünktlich und im Kostenrahmen

Der Baubeginn des Gotthard-Basistunnels (GBT) erfolgte am 4. November 1999. Der Durchschlag der Oströhre gelang am 15. Oktober 2010, jener der Weströhre am 23. März 2011. Die Feierlichkeiten zur Eröffnung des längsten Eisenbahntunnels der Welt (57,1 Kilometer) fanden am 1. Juni 2016 statt. Der erste fahrplanmässige Güterzug querte den Gotthard-Basistunnel am 5. September und der Personenverkehr nahm den Betrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 auf.

Kernstück für Europa

Im Dezember 2020 wurde mit dem Ceneri-Basistunnel der letzte Abschnitt der NEAT in Betrieb genommen. Der 4-Meter-Korridor von Basel bis Chiasso und Luino ist seit Ende 2020 fertiggestellt: Damit ist der ungehinderte Transport von Containern, Wechselaufbauten und Sattelaufliegern mit dem Profil von vier Metern Eckhöhe auf der Schiene durch die Schweiz Realität. Infrastrukturell können Güterzüge von der Nord- und Ostsee ans Mittelmeer und die Adria hindernisfrei die Schweiz queren: bis 750 Meter lang, 2000 Tonnen schwer mit nur einer vierachsigen Lokomotive.

Die NEAT besteht heute aus zwei Achsen

- Gotthard-Basistunnel, Ceneri-Basistunnel und 4-Meter-Korridor Basel – Chiasso
- Lötschberg-Basistunnel, Simplon-Tunnel und 4-Meter-Korridor Basel – Domodossola

Zum alpenquerenden Schienensystem gehören auch die beiden «historischen» Bergstrecken am Gotthard und Lötschberg. Diese bilden Rückfallebenen bei Betriebsunterbrüchen und sind Puffer bei hoher Auslastung der Basisstrecken.

Der Stand der Dinge

Dem Schienengüterverkehr durch die Schweizer Alpen stehen insgesamt 366 Trassen pro Tag und Richtung zur Verfügung: 110 auf der Lötschberg-Simplon-Achse und 256 auf der Gotthard-Achse. Die Auslastung der Gotthard-Achse betrug im letzten Jahr 37,5 Prozent, jene der Lötschberg-Simplon-Achse 32,6 Prozent. Sie sind also noch nicht ausgelastet und lassen genügend Raum für Entwicklung sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.

Dass die Gotthard-Achse die Lötschberg-Achse beim Personenverkehr überholen würde, zeichnete sich nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 und des Ceneri-Basistunnels Ende 2020 ab. Dank der beiden Bauwerke verringerte sich die Fahrzeit aus der Deutschschweiz ins Tessin und nach Italien markant. Das Angebot wurde zu einem Halbstundentakt ausgebaut, neue Direktverbindungen nach Genua, Venedig oder Bologna kamen hinzu. Nachdem die Zahl der Passagiere auf der Gotthard-Achse zuvor sogar leicht rückläufig gewesen war, resultierte von 2016 bis 2025 beinahe eine Verdopplung. Mit Ausnahme der Corona-Jahre verzeichnen die SBB Jahr für Jahr stark steigende Zahlen.

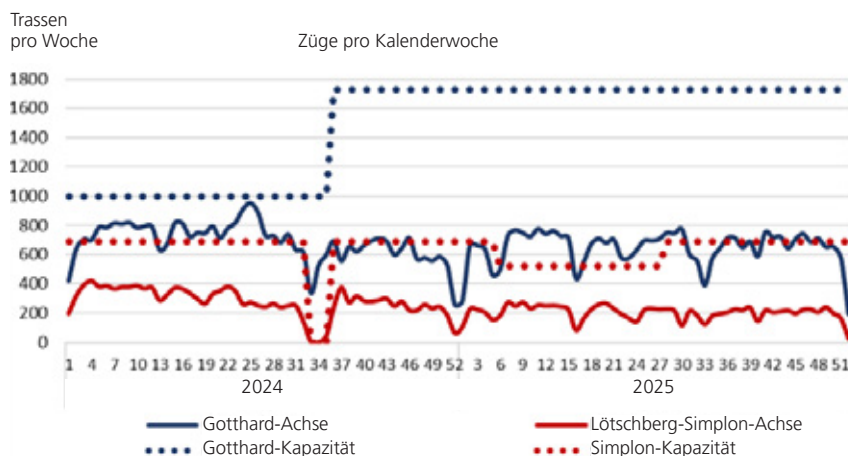
Konkret benutzten den GBT pro Tag in den Jahren 2019 / 2025:

- Reisende: 11360 / 16430
- Züge Personenverkehr: 54 / 66
- Züge Güterverkehr: 81 / 89

Durch den Scheiteltunnel fuhren im letzten Jahr durchschnittlich 1500 Passagiere pro Tag mit dem Treno Gottardo der Schweizerischen Südostbahn (SOB), bis und ab Göschenen waren es auf der Nordrampe 4300 Fahrgäste.

Der Autoverkehr durch den Gotthard-Strassentunnel ging nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels leicht zurück – im Mittel um rund ein Prozent, was statistisch signifikant war. Ein Modalsplit-Vergleich zeigt, dass der Anteil der Bahn am Gesamtverkehr im Jahr 2019 um 4,5 Prozentpunkte höher lag als vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Allerdings ist

Kapazitätsauslastung Gotthard und Simplon 2024-2025



Kapazitätsauslastung auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse 2024 und 2025.

Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Chiasso/ Luino, bzw. Domodossola).



NEAT-Herzstück: Gotthard-Basistunnel zwischen Bodio und Erstfeld.

Bild: Sandro Hartmeier

der Haupttreiber der neu entstandene (induzierte) Verkehr, der rund 23 Prozent des gesamten Passagieraufkommens ausmacht, während die Verlagerung von der Strasse nur 2,7 Prozent beiträgt.

Zuläufe schmälern den Erfolg

Der Erfolg der NEAT steht in direkter Abhängigkeit von den Kapazitäten der Zulaufstrecken im Norden und Süden. Die NEAT ist Teil des transeuropäischen Güterverkehrskorridors Nordsee – Rhein – Mittelmeer. Die Schweiz führt im entsprechenden Gremium zusammen mit Belgien den Vorsitz. Die Führungsrolle ermöglicht es ihr, der Verlagerungspolitik international noch mehr Nachdruck zu verleihen.

Binnenverlagerung ungenügend

Die Verkehrsverlagerung durch die Schweizer Alpen ist bedroht und die Investitionen in den Bau sowie die Kosten in den Unterhalt stehen einer ungenügenden Nutzung gegenüber. Dafür gibt es drei Hauptgründe: Europas Wirtschaft stockt, der Ausbau der Zulaufstrecken auf der rechtsufrigen Rheinachse ist arg im Verzug und im Schweizer Binnenverkehr zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin fahren nach wie vor deutlich zu viele Lastwagen auf der Strasse. Der Rückzug von SBB Cargo im kombinierten Verkehr durch die Schliessung von acht der bisher zehn Terminals trägt dazu bei.

Positive Perspektiven

Der 10. Geburtstag des Jahrhundertbauwerks Gotthard-Basistunnel wartet jedoch mit einigen erfreulichen Entwicklungen auf:

- In die von SBB Cargo verursachte Lücke in der Bedienung des Tessins sind spontan die Post zusammen mit dem

Logistikunternehmen Dreier für die Verbindung Härkingen – Cadenazzo eingestiegen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen «Widmer Rail Service» legt neu die Relation Oensingen – Stabio auf. Seit Jahren aktiv ist die Coop-Logistiktochter Railcare mit täglichen Zügen nach Castione und Balerna/Stabio.

- Im Dezember 2026 nimmt der neue Grossterminal von Milano Smistamento den Betrieb für kombinierte Verkehre aus und nach Italien und zu den Mittelmeerhäfen auf.
- Im Jahr 2027 wird die Flachbahn «Terzo Valico dei Giovi» von den ligurischen Häfen im Grossraum Genua in die Poebene eröffnet und schafft neue Kapazitäten auf den südlichen Zulaufstrecken der NEAT zu Ceneri – Gotthard und Simplon – Lötschberg.
- Der Bau des neuen Terminals von Cargobeamer in Domodossola für den horizontalen Verlad von Sattelaufliegern ist im Gang und die Inbetriebnahme für 2027 geplant. Das Bundesamt für Verkehr finanziert gut die Hälfte der Kosten.
- Für die linksrheinische Verbindung von den Nordseehäfen nach Italien durch die Schweiz sind ersten Profilanpassungen von zwei Tunnels im Raum Basel in Ausführung. Eine französisch-schweizerische Arbeitsgruppe für den 4-Meter-Ausbau der Strecke durch die Vogesen zu den Nordseehäfen hat ihre Tätigkeit im Oktober 2025 aufgenommen. Diese ist die Alternative zur rechtsrheinischen Route durch Deutschland, deren Ausbau bis in die 2040er-Jahre verzögert wird.

Damit von der Eidgenossenschaft grosszügig mitfinanzierte Vorhaben – etwa

Gotthard überholt erstmals Lötschberg

Erstmals seit Jahren zählten die SBB 2025 auf der Gotthard-Achse mit 17'800 Passagieren mehr Reisende pro Tag als am Lötschberg. Auf beiden Achsen wurden die Zahlen der Reisenden auf der alten Bergstrecke und auf den Strecken durch die neuen Basistunnel addiert. Dass die Gotthard-Achse die Lötschberg-Achse überholen würde, zeichnete sich nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 und des Ceneri-Basistunnels Ende 2020 ab. Es gibt viele Tagestouristen aus der Deutschschweiz, die für einen Ausflug ins Tessin den Gotthard-Basistunnel an einem Tag zwei Mal durchqueren.

Rekordverdächtig: 2500 km durch 5 Länder

Im Februar 2026 startete eine neue wöchentliche Güterverbindung zwischen Castelguelfo (Parma) durch den Gotthard-Basistunnel nach Frövi (Örebro) in Schweden. Der 500 Meter lange Ganzzug transportiert Container mit italienischen Genuss-Spezialitäten, Fliesen, Zellstoff, Holz, Papier und Stahl. Die FS-Tochter Mercitalia betreibt den Verkehr vom Ausgangspunkt bis Chiasso. Hier übernimmt TX Logistik die Traktion mit Mehrsystemlokomotiven nach Norden. Die Fahrt von Italien durch die Schweiz, Deutschland und Dänemark bis zum Ziel dauert zwei Tage.

Streckenertüchtigungen oder der Bau und Ausbau von Terminals im Ausland – nachhaltig zur Verkehrsverlagerung beitragen, sind auch die begleitenden Massnahmen wie die Ausschöpfung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe mit Nachdruck voranzutreiben. Was bleibt, sind Angebotsverbesserungen im Personenverkehr. Diese gehen nur zaghaft vor sich, wie etwa die neue, saisonale Direktverbindung vom 30. Mai bis zum 4. Oktober 2026 von Zürich in die Adria-Stadt Rimini. Vom Nachtzug nach Rom und Neapel träumen wir weiterhin.

«Es braucht mutige Pilotprojekte»

Der Ingenieur und Bahnexperte Matthias Handschin äussert sich im Interview über Chancen und Grenzen des automatischen Bahnfahrens.

Interview: Lorenz Degen

Herr Handschin, wo steht das automatische Fahren derzeit?

Matthias Handschin: Die Industrie hat technische Lösungen entwickelt, die ein Fahren auf Stufe GoA2 (durch Fahrpersonal überwachte automatische Fahrweise) erlauben, neuerdings in der Schweiz zwischen Liestal und Waldenburg und bei der Südostbahn. Das ist eine gute Ausgangslage, um Daten und Erfahrungen zu sammeln. Aktuell fährt die Automatik sicher und zuverlässig. Damit sie auch energiesparend fährt, muss sie noch optimiert werden. Und mit geübtem Fahrpersonal, das «von Hand fährt», reist man zurzeit noch deutlich komfortabler.

Welche Bahnen sind hier führend?

Die Metro m2 in Lausanne fährt bereits seit 2008 vollautomatisch und unbegleitet. Ziel der BLT ist es, die Waldenburgerbahn bis 2030 auch auf dieses Niveau von GoA4 zu heben. Dies wäre dann eine Pionierstrecke für ATO (Automatic Train Operation) bei Trams und Bahnen. Die Appenzellerbahnen wollen die Zahnradbahn von Rheineck nach Walzenhausen vollständig au-



Zur Person

Matthias Handschin (67) war als Elektro-Ingenieur ETH immer im Bahnbereich tätig, unter anderem in Südafrika. Heute betreibt er die Firma Rail Consult GmbH, die Beratungen im Bereich Eisenbahntechnik anbietet. Handschin lebt mit seiner Frau in Liebefeld bei Bern.

tomatisieren, die Planungen dazu laufen. Und die Südostbahn probt automatisches Fahren auf gewissen Streckenabschnitten.

Führt eine Etappierung zu grossen Nachteilen?

Nicht unbedingt, ich sehe es als durchaus sinnvoll an, die Schritte nacheinander zu machen. Nur darf man nicht stehenbleiben. GoA2 zu realisieren und sich damit zu begnügen, wäre aus meiner Sicht absurd. Da haben weder der Kunde noch die Bahn einen langfristigen Vorteil. Denn das automatische Fahren soll ja den Betrieb nicht nur stabiler, sondern auch kostengünstiger machen, weil kein Fahrpersonal mehr nötig ist. Wobei: Auch die automatische Bahn fährt mit Personal.

Wie meinen Sie das?

Während bei überschaubaren Verhältnissen der unbegleitete automatische Betrieb möglich ist, kann ich mir nicht vorstellen, dass man die Reisenden bei einer Störung irgendwo auf der Strecke einfach sich selbst überlässt. Da braucht es Bahnpersonal vor Ort, und so kann das automatische Fahren im Regionalverkehr das Zugspersonal wieder an Bord bringen. Es ist zuallererst für die Kunden da und hilft Fahrgästen bei Schwierigkeiten. Bei Störungen kann es diese beheben oder bei ausgefallener Automatik den Zug mit reduzierter Geschwindigkeit bis zur nächsten Haltestelle fahren. Mit diesem begleiteten automatischen Fahren (GoA3) gewinnen beide Seiten: Die Kundinnen und Kunden

Holprige Transportkette im Bündnerland

Lange dauerte es bis zur Einführung des Halbstundentakts durch die RhB. Auf den Fahrplan 2026 war es endlich so weit. Aber die Freude für Reisende in die Surselva ist getrübt.

Martin Stuber Der grosse Erfolg des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz basiert wesentlich auf zuverlässig funktionierenden Transportketten mit guten Anschlüssen bei Umsteigeverbindungen. In den Bergregionen funktioniert das in der Regel auch bis in entlegene Täler.

Seit vielen Jahren nutzt der Schreibende eine solche Transportkette zwischen Zug und Vals. Die erste Reise nach Vals mit dem neuen Fahrplan brachte allerdings Ernüchterung – in Chur sind die Umsteigezeiten massiv verschlechtert worden. Drei Minuten vom IC3 aus Zürich auf die RE5 oder

RE7 nach Ilanz schaffen nur sehr fitte Passagiere. Denn es muss die Unterführung mit Treppen oder Rampen genutzt werden. Etwas weniger stressig, aber immer noch sportlich sind die rund sieben Minuten vom etwas früher in Chur eintreffenden IR35, auf den wir in Thalwil umsteigen können.

Wird der Anschluss in Chur verpasst, folgt dank des RhB-Halbstundentakts 30 Minuten später ein Zug in die Surselva. Aber dieser nützt nur Reisenden mit einer Bahnhaltestelle als Endstation. Wer noch weiter muss, wartet dort eine wei-

tere halbe Stunde auf das Postauto, denn dieses verkehrt in der Regel weiterhin im Stundentakt. Das gleiche gilt in Gegenrichtung – wer aus der Surselva kommt und auf den IC3 nach Zürich will, muss rennen. Der auf diese unglückliche Verschlimmbesserung angesprochene Zugbegleiter zwischen Chur und Ilanz seufzte tief, nickte und meinte, sie ständen jeweils beim Treppenaufgang, um die Umsteigenden zu unterstützen. Doch maximal zwei Minuten könnten sie warten. Ich solle es doch melden. Wenn sie es täten, hätte das keine Wirkung.

fühlen sich im Zug gut aufgehoben und mit den Einsparungen bei der Energie und den unbegleiteten Rangierfahrten spart die Bahn trotzdem Kosten.

Das wäre ein grosser Wandel in der Betriebskultur. Wie soll dieser gestaltet werden?

Wichtig ist, das Personal von Anfang an mitzunehmen und Ängste abzubauen. Niemand soll seinen Job verlieren. Es muss Umschulungsmöglichkeiten geben und Perspektiven für die Leute. Da ich von einer Umstellungszeit von 30 Jahren für das ganze Netz in der Schweiz ausgehe, wird es keinen brutalen Schnitt geben, sondern eine langsame Entwicklung. Damit wird es für das Fahrpersonal, das nur fahren will, noch lange entsprechende Stellen geben. Vor rund 35 Jahren hatten wir eine ähnliche Entwicklung, als die Regionalzüge Schritt für Schritt ohne Zugbegleiter gefahren wurden. Es gab einen grossen Aufschrei, war bald aber völlig normal und entlassen wurde niemand.

Was ist nötig, damit das automatische Fahren realisiert werden kann?

Seitens der Bahnen braucht es eine klare Vision: Wohin wollen wir, was streben wir an? Bislang sind die meisten Bahnen

diesbezüglich sehr zurückhaltend, denn die Politik finanziert den Regionalverkehr. Es gibt keinen Grund, automatisches Fahren einzuführen. Ich wäre dafür, dass die Politik Anreize für Innovationen schafft, um die Bahn konkurrenzfähig zu halten gegenüber der Strasse. Zumindest sollen Fahrzeuge, die heute bestellt werden, fähig sein, automatisches Fahren zu ermöglichen. Eine nachträgliche Umrüstung wird immer teurer sein.

Welche Entwicklungen sehen Sie in Bezug auf Schiene und Strasse?

Die Strasse wird die Bahn überholen, wenn wir nicht handeln! Wenn Autos heute bereits «Augen» haben, also Sensoren, die Hindernisse erfassen, lenken, Geschwindigkeiten regulieren, dann muss dies auch bei der Bahn möglich sein. Sonst erscheint das System Bahn in zehn Jahren als völlig veraltet. Es ist wichtig, den technischen Anschluss nicht zu verlieren und die neuen Möglichkeiten zu nutzen. Denn mit dem automatischen Fahren sind auch ganz neue Angebote möglich: Züge aus kleineren Einheiten, die flexibel verstärkt werden und mehr Direktverbindungen mit Flügelzügen. Alles kann dynamischer werden, aber da stehen wir auch gedanklich noch ganz am Anfang.

Wie lautet Ihr derzeitiges Fazit?

Im öffentlichen Verkehr in der Schweiz agieren vier grosse Gruppen: der Bund und die Kantone, die Verkehrsunternehmen, die Industrie und die Behörden. Es braucht einen gemeinsamen Willen aller vier Beteiligten, das System Bahn voranzubringen. Die Behörden müssen den rechtlichen Rahmen schaffen, die Parlamente die Gelder sprechen, die Industrie die technischen Innovationen liefern und die Bahnunternehmen sollen bereit sein, diese anzuwenden. Angebotsverbesserungen und Innovationen gelingen, wenn diese Gruppen zusammenarbeiten. Eine Stärke des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist, dass dies in der Schweiz recht gut gelingt. Ich bin also optimistisch, dass das automatische Fahren kommen wird.

Was wäre ein Traum von Ihnen?

Das Läufelfingerli vollständig automatisieren und als Pilotstrecke für automatisches Fahren nutzen: Warum nicht einen Betrieb mit Zugbegleitung auf dieser Strecke ausschreiben? Die Bahn, die bereit ist, die Mehrkosten der Zugbegleiter durch das automatische Fahren zu kompensieren, wird gewinnen. Sie wird später die Erfahrungen nutzen können, um auf ihren weiteren Strecken effizienter zu werden.

Das haben wir gemacht. Die RhB-Medienstelle antwortete rasch auf unsere Fragen, aber nicht auf alle. Ob die RhB «auf den nächsten Fahrplanwechsel eine Verbesserung dieser inakzeptablen Situation» plane, wird erst auf Nachhaken hin kurz beantwortet: Es sei keine Anpassung vorgesehen. Zitat: «Wir haben keine Möglichkeit, an den Fahrzeiten der RhB-Züge etwas zu ändern: Aufgrund der Kreuzungssituation und der mehrheitlich einspurigen Strecke können die RhB-Züge nicht früher in Chur eintreffen oder später abfahren. Zudem bestehen an den Knoten Ilanz und Disentis Anschlüsse an Postauto und an die MGB.»

Für Stirnrunzeln sorgt auch die Gleisbelegung in Chur, was uns zu folgender Frage veranlasste: «Die Umsteigezeit vom IC3 auf die Verbindung ins Engadin ist

mit 6 Minuten doppelt so lang und vor allem perrongleich. Weshalb wird nicht der Zug mit der kurzen Umsteigezeit auf das Gleis 10 gestellt und der IR38 aufs Gleis 11 oder 12? Werden hier Engadin-Gäste möglicherweise gezielt bevorzugt, wie ein ehemaliger RhB-Mitarbeiter meint?

Die Antwort der RhB: «Die Gleisbelegung in Chur von den Albula- und den Surselva-Zügen wurde gemeinsam mit den Bestellern und unter Berücksichtigung der betrieblichen Rahmenbedingungen festgelegt. Die aktuelle Gleisbelegung stellt einerseits sicher, dass die Fahrgäste aus der Surselva nach Ankunft in Chur einen perrongleichen Umstieg auf die unmittelbar abfahrende S-Bahn nach Chur West haben und damit der Rückanschluss Richtung Chur West gegeben ist. Dies wäre nicht möglich, wenn die Züge auf Gleis 10 ein-

treffen würden. Andererseits besteht am Bahnhof Chur der perrongleiche Umstieg auf den IR38 Chur – St. Moritz, aufgrund deutlich mehr Umsteiger.»

Zur Frage der Anschlussqualität lieferte die RhB folgende Zahlen: vom RE5/7 auf den IC3 97,8 %, in der Gegenrichtung 95,8 %. Letzteres bedeutet, dass jeden zweiten Tag ein IC3 ohne Anschluss bleibt. Über die Schweisstropfen der Umsteigenden und den Stresslevel lässt sich jedoch keine Statistik führen. Es ist zu bedauern, dass die RhB diese unbefriedigende Situation einfach so belässt. Die Anpassung der Transportketten an die neuen Umsteige-Gegebenheiten hätte man lange im Voraus planen können, zusammen mit SBB, MGB und Postauto.

Hoffen wir, dass sich die Tourismusregion Surselva wehrt.

Viadukt-Neubau auf der Strecke Bulle–Romont

Der Kanton Freiburg hat sich verpflichtet, die Fahrzeit der Züge zwischen Bulle und Freiburg bis 2035 auf 30 Minuten zu verkürzen. Dies führt zu grossen Investitionen..

Roland Arnet Zuerst ein Blick zurück: Die Bulle–Romont-Eisenbahn (BR) wurde am 1. Juli 1868 als Normalspurbahn eröffnet. 1946 wurde die 14,5 Kilometer lange Strecke elektrifiziert. Die BR fusionierte 1942 mit den Chemins de fer électriques de la Gruyère (CEG) und der Fribourg–Morat–Anet (FMA) zur Gesellschaft Gruyère–Fribourg–Morat (GFM). Im Jahr 2000 übernahm die GFM die Transports en commun de Fribourg (TF) und heisst seither Transports publics fribourgeois SA (TPF). Zur TPF-Holding gehören Normalspur- und Schmalspur-Bahnlinien sowie Trolleybus- und Autobuslinien im Kanton Freiburg und in angrenzenden Gebieten. Die TPF hat als Reaktion auf das starke Wachstum der Stadt Bulle seit 2019 kräftig in die Bahninfrastruktur Romont – Bulle – Broc investiert (Bahnhofneubau Bulle sowie Umspurung Bulle – Broc auf Normalspur). Allein auf der Strecke Bulle – Broc Chocolaterie (Bus und Bahn) stiegen die Fahrgastzahlen von 202'400 Personen im Jahr 2022 nach der Umspurung auf 725 000 Passagiere im Jahr 2025.

Rolex kommt nach Bulle

Die Bevölkerungszahl von Bulle lag 1900 bei 3330 Einwohnern und stieg bis 1980 auf 7600 Einwohner. Dieses Wachstum spiegelt die industrielle und wirtschaftliche Entwicklung von Bulle. 1981 wurde die durchgehende Autobahn Bern – Vevey eröffnet und seither explodiert die Bevölkerung. 1995 wurde die Grenze von 10 000 Einwohnern überschritten.



Elegant: Rendering des neuen Saint-Anne-Viadukts.

Bild: BARAKI/TPF

Bulle bietet als Wirtschaftszentrum des Greyerzerlands rund 9000 Arbeitsplätze. Mit dem Zuzug der Firma Rolex, die hier künftig ihre Luxusuhren produzieren will, entstehen ab 2029 nochmals 2000 neue Arbeitsplätze. In den letzten zwanzig Jahren stieg die Einwohnerzahl von 16 000 auf 27 500 Personen.

Ausbau der Bahninfrastruktur

Wie erwähnt hat die TPF bereits zahlreiche Modernisierungsarbeiten durchgeführt. Der nächste Ausbauschnitt, der rund 85 Millionen Franken kostet, beginnt im Sommer 2026. Aufgrund von Zielsetzungen mit den SBB und dem Bundesamt für Verkehr hat sich der Kanton Freiburg verpflichtet, die Fahrzeit der RER zwischen Bulle und Freiburg bis 2035 auf 30 Minuten zu verkürzen. Dies führt nun zur Modernisierung der Streckenführung zwischen Bulle und

Romont. Dabei wird Vuisternens-devant-Romont – Romont zum Schlüsselabschnitt des Ausbaus. Mit der neuen Streckenführung über das 970 Meter lange Sainte-Anne-Viadukt verkürzt sich die Fahrzeit um drei Minuten, wodurch die Reisezeit Bulle – Romont auf 15 Minuten sinkt.

Die bestehende Infrastruktur und der Oberbau im Abschnitt Vuisternens-devant-Romont – Romont galten als veraltet und wären bald zu erneuern gewesen. Mit dem neuen Viadukt kann die Strecke nun um 800 Meter verkürzt und begradigt werden. Die RER-Züge erreichen künftig Geschwindigkeiten von bis zu 140 km/h. Durch die Aufhebung der alten Linienführung im Glane-Tal werden rund 5000 Quadratmeter Agrarland wieder nutzbar. Die Anpassung der Linienführung ermöglicht künftig auch eine bessere Einbettung des Angebots im nationalen Fahrplan.



Der Rückbau der alten Strecke bringt 5000 Quadratmeter Agrarland.

Bild: TPF

Schweiz sollte bei Güterwagen hart bleiben

Höhere Sicherheitsvorschriften und der Streit mit der EU: Was die rechtliche Aufarbeitung des verheerenden Unfalls von Viareggio von 2009 lehrt.

Walter Finkbohner Als Folge des schweren Unglücks im Gotthard-Basistunnel im Jahr 2023 – verursacht durch einen Radbruch – hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im vergangenen September die Sicherheitsregeln für Güterwagen verschärft. Doch einige Europaparlamentarier kritisieren die «unilateralen Massnahmen» und sehen gar das Landverkehrsabkommen gefährdet, wie die NZZ kürzlich schrieb.

Die Schweiz tut indes gut daran, auf ihren rigiden Schutzmassnahmen zu beharren. Dafür lohnt sich auch ein Blick nach Italien, wo es am 29. Juni 2009 in Viareggio zu einem verheerenden Unfall mit einem Güterzug kam. Einige Kesselwagen (beladen mit flüssigem Butan) explodierten nach einer Entgleisung bei der Einfahrt in den Bahnhof. 32 Menschen starben, 100 Menschen wurden verletzt.

Die juristische Aufarbeitung dieser Tragödie dauerte etliche Jahre. Dort forderte die italienische Justiz gegen die Führungsspitzen der italienischen Bahnen hohe Strafen, auch wenn diese beweisen konnten, dass sie alle europäischen Sicherheitsmassnahmen berücksichtigt hatten und diese sogar übertrafen. Der damalige Chef von «Trenitalia» musste seine Gefängnisstrafe im berühmten Gefängnis Rebibbia absitzen. Auch der damals oberste Chef der «Ferrovie dello Stato Italiane», Mauro Moretti, wurde verurteilt.

16 Jahre nach dem Unfall sprach das italienische Kassationsgericht Moretti zwar von allen Anklagepunkten frei, für die er ursprünglich angeklagt worden war. Es verurteilte ihn jedoch definitiv wegen eines im Laufe des Verfahrens zutage getretenen «Verschuldens wegen allgemeiner Fahrläs-

sigkeit». Er hätte die generelle Pflicht des «neminem laedere» (lateinisch für «verletze niemanden») nicht eingehalten. Anders gesagt: Er hätte als Privatperson den Bahnunfall vermeiden können.

Der Fall könnte Schule machen: Denn das Gleiche könnte der Schweiz vorgeworfen werden, wenn sie ihre Vorschriften für den Schienengüterverkehr nicht verschärfen sollte. Und vollkommen widersprüchlich ist etwa die Haltung des italienischen Europaabgeordneten Carlo Ciccio, welcher nun lauthals erklärt, sein Land könne nicht akzeptieren, dass der Import- und Exportverkehr via Schiene durch rigide Schweizer Vorschriften behindert werde. Er gehörte in den vergangenen Jahren just zu denen, welche den Spitzen der italienischen Bahnen, allen voran Moretti, grobe Fahrlässigkeit vorgeworfen hatten.

Simplon/Domodossola: Wieder Streckensperrung

Walter Finkbohner Vom 7. bis 25. Juni 2026 fahren die EuroCity-Züge zwischen Basel – Bern sowie Genf und Mailand nur bis/ab Domodossola. Einige Züge zwischen Genf – Lausanne und Italien fallen in dieser Zeit komplett aus. Die SBB setzen zusammen mit ihrem Kooperationspartner Trenitalia Ersatzbusse ein. Zusätzlich ist vom 26. Juni bis 26. Juli 2026 der Abschnitt zwischen Iselle und Domodossola gesperrt. Die EC-Züge verkehren nur innerhalb der Schweiz bis/ab Brig. Reisende nach Mailand müssen mit einer zusätzlichen Fahrzeit von mindestens einer Stunde rechnen. Für eine Reise zwischen der Schweiz und Italien verkehren zwischen Brig und Iselle Shuttle-Züge der BLS und zwischen Iselle und Domodossola beziehungsweise Mailand Ersatzbusse von Trenitalia. EuroCity-Ersatzbusse erhalten die Busnummer «B EC000». Es werden auch Ersatzbusse für die inneritalienischen Regionalzüge zwischen Domodossola und Mailand organisiert. Grund für die Sperrungen ist ein Ausbau des 4-Meter-Korridors zwischen Arona und Verbania. Das bedeutet: Die umfangreichen Bauarbeiten südlich des Simplontunnels kommen fast ausschliesslich dem internationalen Güterverkehr zugute, nur in sehr geringem Umfang dem Personenverkehr. Die Folge: Auch nach Abschluss der Bauarbeiten bis 2028/29 werden die schnittigen EC-Züge zwischen Domodossola und Milano Centrale mit durchschnittlich nur wenig mehr als 70 km/h unterwegs sein.



Zum Rausschauen.

Dein Zug für den nächsten Ausflug.
Ganz bequem.

Wir bringen dich ins Erlebnis.
mgbahn.ch



SBB springen auf den Podcast-Zug auf

Mit dem neuen Format wird seit Anfang Jahr ein Blick hinter die Kulissen des Bahnbetriebs gewährt.

Gerhard Lob Podcasts sind en vogue, da viele Menschen das Hören dem Lesen vorziehen. Die SBB sind förmlich auf diesen Zug aufgesprungen und haben Anfang dieses Jahres das Format unter dem Namen «SBB CFF FFS Podcast» lanciert – ohne viel Aufhebens. Nicht einmal eine Medienmitteilung gab es dazu. Die erste «Sendung» erschien am 21. Januar. Es ging um die über 130 000 Fundgegenstände, die Kundinnen und Kunden jedes Jahr im Zug liegen lassen: vom Hochzeitskleid über den Aktenkoffer bis zu einer Urne.

Wie die SBB auf Anfrage mitteilen, wurde der Podcast mit dem Ziel lanciert, den Hörern mit unterhaltsamen und informativen Geschichten und interessanten Gesprächsteilnehmern einen Blick hinter die Kulissen der SBB zu gewähren. Podcasts seien ein wachsendes Medium und würden oftmals während des Pendelns

gehört. «Mit unserem Format wollen wir die Menschen ansprechen, die in unseren Zügen unterwegs sind und tiefer ins Universum der SBB eintauchen möchten», heisst es.

Alle zwei Wochen erscheint eine Folge, abwechselnd in den verschiedenen Sprachen, im Verhältnis dreimal Deutsch, zweimal Französisch und einmal Italienisch. Die Folgen werden nicht in die jeweils anderen Landessprachen übersetzt. Zum Bahnhof Lugano gab es etwa einen Podcast nur in italienischer Sprache.

Der Podcast wird «inhouse» – innerhalb der Kommunikationsabteilung – produziert und ist sowohl als Audio- als auch als Videopodcast verfügbar. Das Moderations-



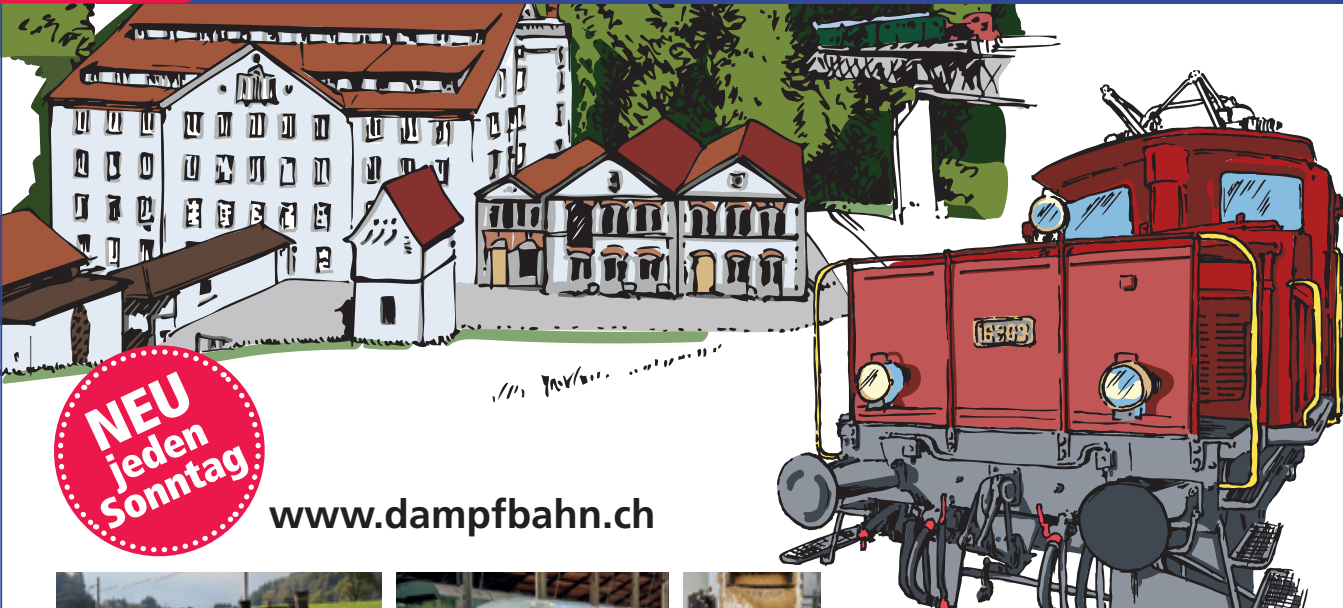
Team besteht aus Lisa Forster, Mara Zenhäusern (beide Deutsch), Jean-Philippe Schmidt (Französisch) und Patrick Walser (Italienisch). Bei den Gesprächsteilnehmern handelt es sich sowohl um Mitarbeitende als auch externe Gäste.

Die SBB erklären, sie hätten vor allem via Social

Media auf das neue Format aufmerksam gemacht. Ausserdem werde der Trailer zum Podcast in allen Reisezentren der SBB auf den Screens ausgespielt. Der SBB-Podcast ist auf den gängigen Plattformen verfügbar (Youtube, Spotify, Apple Podcasts, etc.), ausserdem findet sich eine Übersicht aller bereits erschienenen Folgen auf der SBB-Webseite unter dem Stichwort «SBB Podcast».

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

DVZO **Baumwoll-Express** Industriekulturticket



NEU
jeden
Sonntag

www.dampfbahn.ch



Das unerwartete Zuggespräch

Gerhard Lob

Für «ältere Semester» ist es manchmal schwierig, nicht nostalgisch zu werden. Was waren das doch für Zeiten, als es keine Handys, Computer und EarPods gab, mit denen sich Reisende heutzutage im Zug in der eigenen Blase abkapseln. Klar, auch hinter Zeitungen und Büchern konnte man sich einst verstecken, doch war der Zug häufig interessant, um sich mit wildfremden Menschen auszutauschen; vor allem die Fernreise war mehr als das Zurücklegen einer Strecke von A nach B. Die Gespräche begannen meistens stockend, manchmal endeten sie schnell, manchmal konnten sie eine interessante Begleitung für eine ganze Reise sein.

Umso grösser die Überraschung, als ich vor kurzem wieder mal so ein Zugge-

spräch hatte. In einem IC von Basel nach Stuttgart nahm ein hochgewachsener Mann Platz, der sich als deutscher Lokführer für Güterzüge outete (ausgeliehen an ein Schweizer Unternehmen). Er setzte sich – mir schräg gegenüber – mit dem Rücken gegen die Fahrtrichtung, was schon ungewöhnlich war, da die Mehrheit der Reisenden bekanntlich einen Fensterplatz in Fahrtrichtung wählt. Es sei kein Zufall, erklärte er. Denn er habe Zugunglücke studiert. Bei Aufprallen und Vollbremsungen werde man so in den Sitz gedrückt, was die Überlebenschance deutlich erhöhe beziehungsweise das Verletzungsrisiko mindere. Nicht grundlos, so mein Gesprächspartner, würden Babyschalen für Kleinkinder im Auto immer rückwärtsgerichtet montiert.

Aha. Die Argumentation leuchtete ein, die Vehemenz überraschte aber doch angesichts der Tatsache, dass mein Gesprächspartner sein berufliches Leben in einer kleinen Kabine im vordersten Teil einer Lokomotive verbringt – extrem exponiert. Im Weiteren zeigte sich, dass vom Kindertraum «Lokführer» in der heutigen Realität nicht viel geblieben ist. Kritische Punkte: sehr lange Schichten, schwierige Vereinbarkeit von Beruf und Familie, keine Toilette im Führerstand, auch keine Liege, wenn der Zug vielleicht mal stundenlang warten muss. «Eigentlich liebe ich meinen Job, aber nach fünf Minuten habe ich meistens die Schnauze schon voll», so die wenig erheiternde Bilanz.

À la prochaine.



Nachrichten

Bargeld-Petition abgeblitzt

Die 77-jährige Rentnerin Berta Caminada hatte im Dezember eine Onlinepetition lanciert, um sich dagegen zu wehren, dass in Bündner Postautos keine Billette mehr beim Chauffeur gelöst werden dürfen. Über 8000 Unterschriften kamen zusammen (siehe InfoForum 1/2026). Inzwischen haben die PostAuto AG und das kantonale Departement für Mobilität der Petition eine Abfuhr erteilt. Dank der Einstellung des Ticketverkaufs durch das Fahrpersonal würden Effizienz und Stabilität des täglichen öV-Betriebs verbessert, heisst es im Brief an die Petitionärin. Das Bedürfnis nach einem Kauf von Tickets mit Bargeld werde durch die Wertkarte «VendaPrepaid» erfüllt, die für 10 oder 20 Franken erhältlich sei. (gl)

Schneller ins Elsass

Im Grenzraum Basel reisen die Bahnkundinnen und Bahnkunden ab Ende 2030 zwischen der Nordwestschweiz und dem Elsass direkter, schneller und häufiger – dank einer neuen grenzüberschreitenden S-Bahn. Geplant sind zwei Linien: Die S2 Olten – Basel – Mulhouse und die S4 Laufen – Basel – St. Louis. Dafür haben die SBB vor zwei Jahren 33 «Flirt Evo France»-Züge bei Stadler bestellt. Der erste Zug ist inzwischen fertig gestellt und hat Ende April das Stadler-Werk in Erlen verlassen. Das Fahrzeug trägt bereits das definitive Design mit der stilisierten blauen Welle (siehe Bild). In den kommenden Monaten werden auch die weiteren drei Vorserienfahrzeuge in Betrieb gesetzt. Danach starten die Test- und Zulassungsfahrten. (pd)

Siemens unterzeichnet

Die Auftragsvergabe der SBB vom November 2025 für 116 neue Doppelstockzüge über 2 Milliarden Franken erging definitiv an «Siemens Mobility Schweiz», nachdem das unterlegene Unternehmen Stadler seine Beschwerde zurückgezogen hatte. Am 30. April wurde der Vertrag unterzeichnet. In einer gleichentags online einberufenen Medienkonferenz zeigte sich der CEO von Siemens Schweiz, Gerd Scheller, äusserst zufrieden, gab aber keine Details zum neuen Rollmaterial bekannt. «Das ist Geschäftsgeheimnis», sagte er auf wiederholtes Nachfragen. Trotz der harten Konkurrenzsituation in dieser



Ausschreibung würden Siemens und Stadler in anderen Projekten eng zusammenarbeiten. (gl)

Achtung vor Phishing

In jüngster Zeit werden die SBB wieder häufig für Phishing missbraucht. Phishing ist der Versuch, über gefälschte E-Mails oder Webseiten an persönlichen Daten zu gelangen. Oft sind Betrüger so kreativ, dass Phishing nicht auf den ersten Blick erkennbar ist. Eine E-Mail erscheint authentisch und als Empfänger ist man versucht zu antworten. Dabei fordern die SBB niemals ihre Kunden per Telefon, E-Mail oder SMS dazu auf, ihre persönlichen und vertraulichen Daten preiszugeben. Trifft eine verdächtige E-Mail ein, sollte diese am besten gleich gelöscht werden. (gl)

..... Immer mehr E-Busse

Immer mehr Dieselsebusse werden durch Elektrobusse ersetzt: Anfang 2026 waren in der Schweiz insgesamt über 7300 Busse im öffentlichen Verkehr im Einsatz, davon 850 Elektrobusse. Diese mit Bordbatterien ausgestatteten Fahrzeuge machen somit bereits etwa 11 Prozent der gesamten Flotte aus. Um diesen Übergang zu fördern, übernimmt das Bundesamt für Verkehr (BAV) einen Teil der Anschaffungskosten. Es hat bereits Anträge für den Kauf von mehr als 280 Elektrobusen genehmigt, wie das BAV im April mitteilte. (pd)

Fragwürdige Busse

Einem 84-jährigen Kunden, unterwegs im Kanton Zürich von Küsnacht nach Rafz, hatte die SBB-App nach einem verpassten Anschluss eine Ausweichroute vorgeschlagen, die jedoch durch eine andere Tarifzone führte – das Billett hätte 1,10 Franken mehr gekostet. Der Kunde geriet in eine Kontrolle und wurde prompt gebüsst: Er musste einen Zuschlag von 75 Franken bezahlen und erhielt einen Eintrag ins Schwarzfahrer-Register. Nach Protest reduzierten die SBB den Zuschlag auf 40 Franken, hielten aber am Eintrag im Register fest. Der von den TAMedia-Zeitungen aufgezeigte Fall belegt, wie unerbittlich das Kontrollsystem ist. Der öV-Ombudsmann Hans Höhener bescheinigte zwar den Kontrolleuren ein vorschriftsmässiges Verhalten, forderte aber gleichwohl etwas mehr Kulanz, wenn ersichtlich sei, dass keine böse Absicht vorliege. (gl)

• RhB/VBZ mit «Fahrzeugtausch»

Im Hinblick auf das Sechseläuten vom 20. April 2026 mit Graubünden als Gastkanton kamen die beiden Direktoren der Rhätischen Bahn (RhB) und der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) auf die Idee, je ein Fahrzeug gegenseitig im Erscheinungsbild des anderen Unternehmens zu gestalten. Wenige Tage vor dem Sechseläuten erfolgte die Präsentation der Fahrzeuge, zuerst in Zürich mit einem Cobra-Tram in der Gestaltung eines RhB-Triebzuges (siehe Bild) und am Nachmittag in Chur mit einem Capricorn-Triebzug der RhB im Erscheinungsbild eines Zürcher Trams. Die beiden folierten Fahrzeuge sollten die nächsten paar Monate abwechselnd auf diversen Linien zum Einsatz gelangen. (jdl)



Das Ticket für Spontane

Mit BLS Mobil und der Check-In-Funktion immer das richtige Ticket dabei. bls.ch/mobil

Swiss
Pass⁺

Die Schweiz fährt vor

Der ehemalige BAV-Chef Peter Füglistaler hat ein Buch über den Schweizer öV geschrieben. Das InfoForum bat ihn, sein Werk selbst vorzustellen.

Peter Füglistaler Die Schweiz hat eines der besten öV-Systeme. Es brauchte den faktischen Bankrott der SBB, nicht finanzierbare Grossprojekte wie die NEAT sowie die Alpeninitiative von 1994, damit das öV-System über viele Reformschritte entstanden ist. Mein Buch zeigt, wie das Schweizer öV-System zu einem wirkungsvollen Instrument wurde, um die Mobilität und Logistik eines Landes effizient und ökologisch zu bewältigen.

Wer das kryptische Kürzel «Ae 4/7» im Internet eingibt, findet viele Artikel, welche diese Lokomotive in allen Details beschreibt. Wer das gleiche mit dem Suchbegriff «öV-System Schweiz» versucht, findet nur, dass der öV in der Schweiz sehr dicht und pünktlich ist. Auch der Taktfahrplan, die Tarifverbünde und das GA schaffen es in die Zusammenfassung. Es fehlt ein Beschreibung, wie der öV gesteuert wird, wie die Elemente ineinander spielen und wer welche Verantwortung trägt. Meine Motivation für das Buch war, den öV einfach und verständlich zu beschreiben.

Die Geschichte beginnt mit der Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik, welche vom Volk 1988 abgelehnt wurde, jedoch die richtigen Fragen stellte:

- Wie weit erbringt der Markt die gesellschaftlich erwünschten Resultate?
- Wie weit soll der Staat Einfluss auf die Verkehrsträger nehmen?
- Wie wird der öV finanziert?
- Wer plant die Ausbauten?

Zum Autor

Peter Füglistaler (67) wuchs in Wohlen AG auf und hat sich nach einer Banklehre an der Uni St. Gallen zum promovierten Volkswirtschaftler weitergebildet. Er war von 2010 bis 2024 Direktor des Bundesamtes für Verkehr. Davor hat er bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Eidgenössischen Finanzverwaltung gearbeitet. Er hat die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz über Jahrzehnte begleitet und mitgestaltet.



Zum Buch

Peter Füglistaler
Die Schweiz fährt vor
Das System des öffentlichen Verkehrs
NZZ Libro, Zürich, 2026
339 Seiten, 130 Abbildungen
ISBN: 978-3-03980-044-5
Erhältlich im NZZ-Libro-Verlag und im Buchhandel für 48 Franken (gebunden) oder für 38 Franken (ePUB 3)

- Wie werden die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen aufgeteilt?
- Wie viel zahlen die Nutzenden und wie viel die Steuerzahlenden?

Das Buch folgt den Themen, welche die politische Diskussion der letzten Jahre prägten:

- Die Reform der Bahnunternehmen, nachdem eingesehen wurde, dass sich eine Bahn nicht eigenwirtschaftlich betreiben lässt.
- Die Rolle der öffentlichen Hand als Besteller, welche die Leistungen im Regional- und Ortsverkehr nicht nur bezahlen, sondern auf ihre politischen Ziele ausrichten will.
- Die Alpeninitiative, welche die Umwelt- und Klimapolitik über das ungebremste Wachstum des Verkehrs stellte und die Politik zwang, eine Verlagerungspolitik umzusetzen.
- Die Frage des Zugangs zum Eisenbahnnetz, was mit einem eigenständigen Schweizer Modell zur Organisation der Bahninfrastruktur gelöst wurde.
- Die Grossprojekte Bahn 2000 und NEAT, die beide an ihrer Grösse zu scheitern drohten, was zur Übernahme der finanziellen Verantwortung für die Bahninfrastruktur durch den Bund und zum Bahninfrastrukturfonds führte.
- Die Renaissance der Bahn, in deren Folge die Planungshoheit zum Bund verschoben wurde, was den raumplanerischen sowie ökologischen Zielen mehr Gewicht einräumt als dem Gewinnstreben der Transportunternehmen.

- Der Schienengüterverkehr, der an den Rand gedrängt wird und sich neu organisieren muss, um einen Beitrag für die Versorgungssicherheit und die Logistik zu leisten.
- Das Tarifsysteem des öffentlichen Verkehrs, das vor 150 Jahren visionär geregelt wurde, den Entwicklungen in Verkehr und Technologie jedoch hinterherhinkt.
- Und schliesslich der Wettbewerb im öffentlichen Verkehr, wo die bewahrenden Kräfte bremsen und wo die Entwicklung nicht abgeschlossen ist.

Im letzten Kapitel fasse ich das öV-System zusammen und zeige, wo Handlungsbedarf besteht. Die Kapitel können unabhängig voneinander gelesen werden. Sie sind ergänzt mit Ausblicken in unsere Nachbarländer, insbesondere nach Deutschland und Österreich sowie auf das Verhältnis mit der EU.

Das Buch ist mit 130 Abbildungen reich illustriert. Graphische Darstellungen helfen, Zusammenhänge und Abhängigkeiten aufzuzeigen. Im Anhang findet sich eine chronologische Aufstellung der letzten 30 Jahre sowie ein Verzeichnis über alle Parlamentsvorlagen.

Das Buch richtet sich an alle, welche sich für den öV interessieren, die mitdiskutieren und wissen wollen, was es braucht, damit öV-Angebote jeden Tag pünktlich und sicher verkehren können.

Das InfoForum plant, zu einem späteren Zeitpunkt eine redaktionelle Rezension des Buches zu veröffentlichen.

Dilemme ferroviaire à Genève

Gare souterraine à Cornavin ou boucle par l'aéroport de Cointrin?

Daniel Mange Soucieux de sa mobilité, le canton de Genève échauffe au début de ce siècle un plan pour ses chemins de fer: son fleuron, l'audacieuse diamétrale, devrait raccorder l'aéroport, centre vital du nord, aux zones très peuplées du sud. Mais les Administrations en charge de ce projet vont se heurter aux prophéties d'un étranger à la République, l'ingénieur Rodolphe Weibel, partisan d'une élégante boucle par l'aéroport.

La gare de Cornavin étouffe. Son extension en surface, côté Jura, menaçait le quartier des Grottes, et les Administrations ont reculé sous la pression populaire. Mais un sage, Martin Graf, a trouvé la solution: une gare souterraine à deux voies (Cornavin 2), enfouie sous l'actuelle gare de Cornavin (Cornavin 1), accessible depuis Sécheron à l'est et Châtelaine à l'ouest. Les études sont en cours, et le rapport Transports '45 du professeur Ulrich Weidmann a confirmé la priorité du projet.

La boucle par l'aéroport

Selon les planificateurs, deux voies ne seront pas suffisantes pour le trafic d'après-demain; on aménagerait donc, toujours en souterrain, deux voies supplémentaires (Cornavin 3), complétées par la fameuse diamétrale reliant Zimeysa, l'aéroport, la place des Nations, Cornavin et Bernex. Ces travaux infligeraient une vingtaine d'années de nuisances aux Grottes, en deux étapes... Ces Grottes qui cherchaient désespérément un destin paisible.

Rodolphe Weibel a examiné les causes de l'encombrement de Cornavin; chaque convoi quittant Cornavin à destination de l'aéroport doit y faire impérativement demi-tour pour réapparaître à Cornavin dans la demi-heure qui suit: le mal absolu, c'est la gare en cul-de-sac, qui condamne Genève-Aéroport à accueillir six misérables trains par heure! Le concepteur de la gare Aéroport, l'ingénieur CFF Rodolphe Nieth, avait anticipé le prolongement vers l'est: les espaces sont sauvegardés, la voie est donc libre. Et que faire de cette voie qui part à l'est? La raccorder à la ligne historique Genève-Lausanne? Sur la carte, c'est une évidence: il n'y a que 4800 mètres, en ligne droite, du fond du cul-de-sac jusqu'à la halte de Genthod-Bellevue... Du coup, l'interminable chantier des Grottes est remplacé par un aménagement beaucoup plus aisé, essentiellement en surface, le

long de l'autoroute et loin du centre-ville. La boucle ainsi créée permet à tout train en provenance de Lausanne de traverser la gare de l'aéroport sans avoir à y rebrousser chemin. Chaque train desservant Genève n'emprunte qu'une fois le tronçon Genthod-Aéroport-Cornavin-Genthod ou vice-versa; pour la même fréquence de desserte, la charge de Cornavin est réduite de moitié: toute transformation de cette gare est dès lors superflue. Enfin, pour remplacer la diamétrale, deux courts tronçons doivent être aménagés de Zimeysa à l'aéroport (raccordement de Blandonnet) et de l'aéroport à Genève-Sécheron (raccordement du Vengeron).

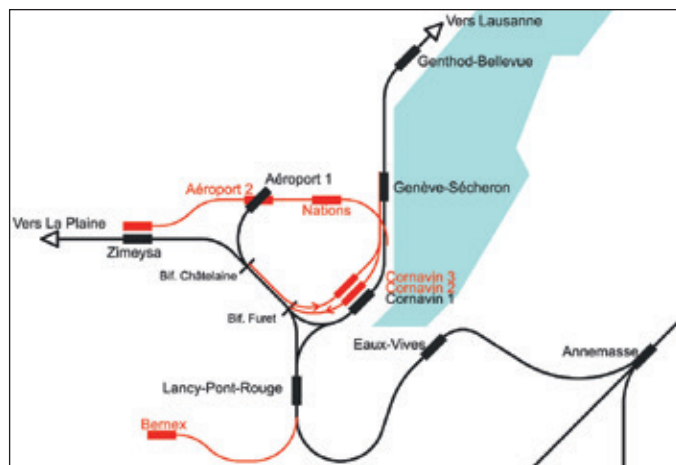
La boucle est manifestement moins onéreuse que la diamétrale, et Rodolphe Weibel l'évalue à environ 1 milliard pour transformer la gare Aéroport en l'ouvrant à l'est, pour aménager un tronçon essentiellement en surface jusqu'à Genthod et pour réaliser les deux raccordements de Blandonnet et du Vengeron. L'aménagement de deux gares souterraines (Cornavin 2 et Cornavin 3), complétées par de longs accès enterrés et par la diamétrale nord-sud avec deux gares souterraines à l'aéroport et à la place des Nations, se monte à 5 milliards environ. L'écart financier considérable de ces deux projets, de l'ordre de 4 milliards, devrait suggérer une étude comparative approfondie des deux variantes: c'est l'unique vœu de Rodolphe Weibel, le Don Quichotte de la boucle par l'aéroport!

«Dilemma in Genf»

GL Daniel Mange beschreibt Genfs Bahnpläne mit dem Ausbau des Bahnhofs Cornavin und einer neuen Durchmesserlinie, was teuer und langwierig wäre. Ingenieur Rodolphe Weibel schlägt stattdessen eine günstigere Ringlösung über den Flughafen vor, die Cornavin entlasten und ohne Richtungswechsel funktionieren würde.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud



Le projet des Administrations avec sa diamétrale Zimeysa-Bernex (à gauche), le projet de Rodolphe Weibel avec sa boucle par l'aéroport (à droite).

Grafiken: zVg

20 anni di successi e qualche piccola ombra

TILO: il numero dei passeggeri è in costante aumento.

Michele Kessler

TILO è l'acronimo per Treni Regionali Ticino Lombardia: è la società di trasporto ferroviario che si occupa del trasporto regionale dei viaggiatori in Ticino, in Lombardia e del traffico transfrontaliero:

La società è stata fondata nel 2004 a Chiasso e ad oggi gestisce con successo le seguenti linee regionali:

- S10 / S50 Biasca-Como Camerlata / Malpensa-Aeroporto via Galleria di base del Ceneri (CBT)
- S20 Castione-Locarno
- S30 (Bellinzona) Cadenazzo-Luino (-Gallarate)
- S40 Varese-Mendrisio-Como
- S90 (Bellinzona) Giubiasco-Lugano-Mendrisio
- RE80 Locarno-Chiasso(-Milano Centrale) via Galleria di base del Ceneri (CBT)

Solo la S20 e la S90 sono interamente in territorio svizzero, le altre linee sono tutte transfrontaliere. I viaggiatori che apprezzano e utilizzano queste offerte aumentano di anno in anno, soprattutto da dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri: sono passati da circa 16,7 milioni nel 2019 a circa 25 milioni nel 2025.

Nell'immediato futuro e fino alla realizzazione dei nuovi progetti si stima che l'aumento di utenti sarà più contenuto rispetto al recente passato. La flotta è composta interamente da Flirt a 4 o 6 casse che spesso circolano in composizione doppia. La manutenzione dei numerosi mezzi (53 composizioni), viene eseguita principalmente a Bellinzona e in parte a Chiasso (ruote).

Si è notato con grande piacere che a TILO vengono anche richieste prestazioni di treni charter per eventi di una certa importanza, ad esempio il 1° agosto per la festa nazionale sul passo del San Gottardo, oppure pellegrinaggi in diversi luoghi della Svizzera o della Lombardia oltre alle grandi manifestazioni in Ticino, e questo permette a molte più persone di riscoprire e partecipare utilizzando in tranquillità il mezzo pubblico.

Diversi ampliamenti dell'offerta sono previsti a medio termine, l'aumento del



«S-Bahn» Ticino/Lombardia: Raggiunti i 25 milioni di passeggeri nel 2025.

Bild: TILO

cadenzamento tra Bellinzona e Locarno, come pure tra Locarno e Chiasso (Milano Centrale), oltre eventualmente a nuove linee verso la direttrice del Sempione, ma quella che più interessa parte del Sottoceneri è l'elettificazione della linea Como-

Molteno-Lecco, questa permetterebbe a molti frontalieri di poter finalmente utilizzare in modo veloce il mezzo pubblico verso i loro posti di lavoro in Ticino, migliorando in parte la congestione stradale nel Mendrisiotto.

Naturalmente anche i migliori successi hanno dei punti da migliorare. Leggendo i media e ascoltando alcuni utenti si è constatato che vi sono alcuni punti da tenere osservati:

- tra i quali i servizi sostitutivi in caso di sbarramento di tratta, spesso molto lunghi soprattutto nei periodi turistici, dove la lamentela principale è la mancanza di un sufficiente numero di torpedoni sostitutivi,
- la percezione di una mancanza di sicurezza nei treni e nelle stazioni in alcune fasce orarie,
- la scarsità di posteggi nelle stazioni, soprattutto oltre confine,
- il numero crescente di viaggiatori senza titolo di trasporto valido e l'occupazione dei posti in 1ª classe da parte di viaggiatori di 2ª classe quando i treni sono molto occupati.

In alcuni casi questi problemi spingono diversi potenziali clienti ad utilizzare mezzi alternativi soprattutto per recarsi a Malpensa Aeroporto ed è un peccato.

Gut 20 Jahre TILO

Gerhard Lob TILO feiert seit 2004 grosse Erfolge im regionalen und grenzüberschreitenden Bahnverkehr zwischen dem Tessin und der Lombardei. Dank neuer Verbindungen und der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels stieg die Zahl der Fahrgäste von rund 16,7 Millionen (2019) auf etwa 25 Millionen im Jahr 2025. Besonders geschätzt werden die direkten Verbindungen nach Mailand und zum Flughafen Malpensa. Geplant sind weitere Angebotsausbauten und neue elektrifizierte Strecken. Trotz der positiven Entwicklung bestehen laut dem Autor Michele Kessler von der Tessiner Fahrgastvereinigung Astuti Herausforderungen wie lange Ersatzverkehre bei Streckensperrungen, Sicherheitsbedenken, fehlende P&R-Parkplätze sowie das Fehlverhalten einzelner Fahrgäste.

Die Stimme der europäischen Fahrgäste

Die «European Passengers' Federation» hielt ihre Jahresversammlung in Olten ab und will sich auch 2027 wieder am Bahnknotenpunkt der Schweiz treffen.

Sven Gildinson Die «European Passengers' Federation» (EPF) ist ein europäischer Dachverband von Fahrgastorganisationen mit dem Ziel, die Interessen der Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel auf europäischer Ebene zu vertreten. Sie fungiert als wichtige Schnittstelle zwischen nationalen Fahrgastverbänden, politischen Institutionen der Europäischen Union sowie Akteuren der Verkehrsbranche.

Trotz ihrer vergleichsweise kleinen organisatorischen Struktur wird die EPF als professionell und effizient wahrgenommen. Dies unterstreicht die Relevanz der Organisation in einem Politikfeld, in dem ein erheblicher Teil der Gesetzgebung auf EU-Ebene entsteht. Die EPF verfolgt das Ziel, die Perspektive der Fahrgäste in politische Entscheidungsprozesse einzubringen, insbesondere in Bereichen wie Fahrgastrechten, Ticketing, Infrastrukturentwicklung und Nachhaltigkeit im Verkehr.

Ein zentrales Anliegen der EPF ist die stärkere Einbindung ihrer Mitgliedsorganisationen. Ein aktiver Austausch ist notwendig, um die interne Zusammenarbeit zu verbessern und eine kohärente Interessenvertretung sicherzustellen. Die EPF besteht aus Mitgliedsorganisationen aus verschiedenen europäischen Ländern, die ihrerseits nationale oder regionale Fahrgastinteressen vertreten. Die Organisation wird durch ein «Management Board» geleitet, das strategische Entscheidungen trifft und die laufenden Aktivitäten koordiniert.

Im Jahr 2025 konnte die EPF ihre finanzielle Situation stabilisieren. Dies ist ein positives Signal für die Nachhaltigkeit der Organisation, auch wenn langfristige Finanzierungsfragen weiterhin als Herausforderung identifiziert werden. Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt liegt auf der Modernisierung der Kommunikationsstrukturen, etwa durch die Überarbeitung der Website. Diese Massnahme soll die Sichtbarkeit der EPF erhöhen und die Zu-

sammenarbeit mit Mitgliedern verbessern. Darüber hinaus engagiert sich die EPF in verschiedenen europäischen Initiativen und Gremien, wie etwa in der «IRP Sector Delivery Group», wo sie Einfluss auf verkehrspolitische Entscheidungen nehmen kann.

Das EPF-Meeting in Olten

Dieses Jahr fand die EPF-Jahresversammlung am 17. und 18. April in Olten statt. Nach einem Abendessen im Restaurant «Rathskeller» am Freitag wurde das EPF-Meeting am Samstag in der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) abgehalten. Das Treffen in Olten fand als Generalversammlung mit physischer und virtueller Teilnahme statt. Zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter aus verschiedenen europäischen Ländern nahmen teil, was die internationale Vernetzung der EPF verdeutlicht.

Ein wichtiger Punkt war die Aufnahme neuer Mitglieder. Die Organisation «Ik Ben Autovrij» wurde als assoziiertes Mitglied aufgenommen. Dies zeigt, dass die EPF weiterhin wächst und neue Initiativen integriert, insbesondere solche mit Bezug zu nachhaltiger Mobilität. Gleichzeitig wurde betont, dass die Gewinnung neuer Mitglieder entscheidend für die Zukunft der Dachorganisation ist.

Ein zentrales Thema war die Notwendigkeit eines stärkeren Dialogs zwischen der EPF und ihren Mitgliedern. Nur durch regelmässiges Feedback könne eine wirksame Interessenvertretung gewährleistet werden. Ein wesentlicher Teil der Sitzung befasste sich mit der Überarbeitung der Statuten.

Im Rahmen des Treffens wurden auch Wahlen für das «Management Board» durchgeführt. Gewählt wurden Dominique >>>



Gelungener Anlass:
Die EPF-Vertreter bei ihrer
Jahresversammlung in Olten.
Bild: zVg

>>> Rolland, Jorge Morera und Josef Schneider. Zudem wurden mehrere langjährige Mitglieder des Vorstands verabschiedet, darunter Michel Quidort und Willy Smeulders. Sie haben die EPF über viele Jahre massgeblich geprägt.

Ein bedeutender Teil des Treffens widmete sich verkehrspolitischen Themen und Positionspapieren. Die Vorbereitung der EPF-Konferenz 2026 in Maastricht wurde vorgestellt. Ziel ist eine stärkere internationale Beteiligung sowie die Einbindung jüngerer Teilnehmer. Zudem wurde ein Konzept für zukünftige Konferenzen präsentiert, um die Reichweite und Wirkung der EPF weiter zu erhöhen.

Zum Autor

Sven Gildinson ist Vertreter von Pro Bahn Schweiz bei der EPF und war Organisator des diesjährigen Meetings in Olten. Mit dem Entscheid, auch 2027 die Jahresversammlung wieder in Olten abzuhalten, wurde er sozusagen Opfer seines eigenen Erfolges. Er freut sich aber jetzt schon darauf, die EPF und ihre Mitglieder im Namen von PBS nächstes Jahr wieder in der Schweiz begrüßen zu dürfen.

Das EPF-Meeting in Olten verdeutlicht, dass sich die Organisation in einer Phase der Konsolidierung und Weiterentwicklung befindet. Einerseits zeigen die positiven Finanzen und die professionelle Wahrnehmung, dass die EPF gut aufgestellt ist. Andererseits bestehen weiterhin Herausforderungen, insbesondere in den Bereichen Finanzierung, Mitgliederengagement und interne Organisation.

Inhaltlich positioniert sich die EPF klar als Vertreterin der Fahrgastinteressen auf europäischer Ebene, insbesondere in den Bereichen Ticketing, Fahrgastrechte und nachhaltige Mobilität. Die Diskussionen in Olten zeigten, dass die EPF aktiv an aktuellen verkehrspolitischen Entwicklungen beteiligt ist und versucht, diese im Sinne der Fahrgäste mitzugestalten. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die EPF trotz begrenzter Ressourcen eine wichtige Rolle im europäischen Verkehrssektor spielt und durch kontinuierliche organisatorische und strategische Anpassungen ihre Wirkung weiter ausbauen möchte.

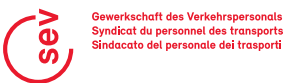
Am Ende wurde noch beschlossen, auch das nächstjährige Meeting wieder in Olten abzuhalten. Die zentrale Lage, die kleine, aber gemütliche Altstadt sowie

EPF – gegründet 2002

Edwin Dutler Angesichts der zunehmenden Bedeutung der EU-Verkehrspolitik beschlossen die Fahrgastorganisationen aus Belgien, Österreich, Grossbritannien, Irland, den Niederlanden, Deutschland, der Schweiz, Luxemburg und Frankreich, sich zusammenzuschliessen und einen Dachverband zu gründen, der die Interessen der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs auf europäischer Ebene vertreten sollte. Am 18. Oktober 2002, nach mehreren Vorgesprächen und einer erfolgreichen Konferenz in Brüssel, wurden die Statuten der EPF an der ersten Generalversammlung in Gent (Belgien) verabschiedet und die EPF wurde ein internationaler gemeinnütziger Verein nach belgischem Recht. Seitdem konnte die EPF neue Mitglieder gewinnen – inzwischen sind es 39 Organisationen.

die hochmodernen Sitzungszimmer der FHNW scheinen das Management Board und zahlreiche Teilnehmende überzeugt zu haben.

Firmen / Gönner

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

Wohlverdienter Ruhestand

Thomas Lendenmann, Initiant von Pro Bahn Schweiz und Vizepräsident, tritt aus dem Zentralvorstand zurück.

Karin Blättler Die Idee von Pro Bahn entstand in einem Gespräch mit SBB-Mitarbeitenden aus der Region Schaffhausen und mit Thomas Lendenmann. Dank eines von ihm gesponserten Inserats im Tages-Anzeiger fanden sich Interessierte. Ein erstes Treffen im Restaurant «Au Premier» im Hauptbahnhof Zürich zeigte grosses Potenzial und bald kam ein Vorstand zustande. Gegründet wurde Pro Bahn am 28. August 1993 in Winterthur mit dem Ziel, Bahnlinien und Bahnhöfe zu beobachten und Verbesserungen für die ÖV-Kundschaft zu erarbeiten. Um national zu wirken, wurden Sektionen nach den Verbundgebieten gebildet. Dank erfolgreicher Öffentlichkeitsarbeit stieg die Mitgliederzahl damals schon schnell auf 600 und ab dann kontinuierlich weiter. Pro Bahn Schweiz hat sich inzwischen längst etabliert, verfügt über ein starkes Netzwerk und eine gewichtige Stimme. Persönliche Höhepunkte von Thomas Lendenmann: «die Teilnahme an der 150-Jahr-Feier der



Gründervater von Pro Bahn Schweiz:
Thomas Lendenmann.

Bild: zVg

Schweizer Eisenbahnen in Olten 1997 mit Bundesrat Moritz Leuenberger und die Taxifahrt mit ihm vom Bahnhof Olten zum Festplatz mit Austausch von Gedanken, das Interview über die Gründung von Pro Bahn Schweiz in der Tagesschau sowie die zweimalige Arena-Teilnahme zum Thema öffentlicher Verkehr».

Ein herzliches Dankeschön von Karin Blättler, Präsidentin Pro Bahn Schweiz:

«Thomas Lendenmann war mir seit meiner Wahl zur Präsidentin ein wertvoller Kollege im Zentralvorstand. Er hat mich unterstützt, mir Arbeit abgenommen, mit mir unzählige bilaterale Gespräche geführt, Probleme gelöst, in Arbeitsgruppen mitgearbeitet, Sektionen betreut und öV-Termine wahrgenommen. Nicht nur ich, sondern Pro Bahn konnte sich stets auf ihn verlassen.

Der Zentralvorstand dankt dir für dein Engagement in den letzten über 30 Jahren. Geniesse deinen wohlverdienten Ruhestand und verwirkliche deine Gesangsweiterbildung. Wir freuen uns, dass du uns als treues Pro-Bahn-Mitglied erhalten bleibst. Mach's guet!»

DV 2026 in Schaffhausen

Thomas Lendenmann Die diesjährige Delegiertenversammlung fand am 9. Mai im Hotel Kronenhof in Schaffhausen statt. Mit Gregor Frei, CEO der SBB GmbH, und Daniel König konnten zwei wichtige Referenten gewonnen werden. Sie informierten über den Betrieb der SBB GmbH im grenznahen deutschen Raum, darunter die Strecken von Basel nach Zell, von Schaffhausen nach Erzingen oder Konstanz über Singen, über den RailCoaster zum Europa-Park sowie über künftige Projekte. Der Zentralvorstand (ZV) berichtete im statuarischen Teil aus dem Jahr 2025. Zu erwähnen ist die Mitarbeit von Pro Bahn beim Projekt «myRide» oder auch das Engagement für den Städtischen Verkehr. Zudem beschäftigte uns das Gutachten «Verkehr '45», das uns Professor Ulrich Weidmann persönlich vorstellte.

Für Pro Bahn bleibt es eine Herausforderung, neue Mitglieder, Firmen und Gemeinden zu gewinnen. Weiterhin werden freiwillige Mitglieder für die Arbeitsgruppen und den ZV gesucht. Aber auch die Sektionen müssen ihre Aufgaben wahrnehmen, das heisst sich in regionale Projekte einbringen, aktiv bei Veranstaltungen dabei sein und auf Pro Bahn aufmerksam machen.

Die Delegierten haben sämtliche Geschäfte genehmigt und die Mitglieder Noam Schaulin und Sven Gildinson für eine weitere Amtsperiode im ZV gewählt. Ebenfalls wurde Jürg Ehrbar als Revisor bestätigt.

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

Hier kommt die Zu(g)kunft

Ab Juli 2026 sind die ersten Flirt Evos
auf der S26 im Tösstal unterwegs.



Bild: auf dem Sitterviadukt

