



Bild: Gerhard Lob

Es wird wieder teurer

Trotz Protesten schlagen die Billettpreise im Dezember auf

Volksinitiative für kostenlosen öffentlichen Nahverkehr: Hohe Hürden
Jubiläum einer historischen Strecke: 100 Jahre Furka-Oberalp-Bahn



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Höchste Priorität für Sicherheit

Lange gab es Widerstand, doch nun hat Europa eingelenkt. Die Vorschriften für die Kontrolle von Güterwagen sollen laut einem Bericht der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zum Unfall im Gotthardtunnel vom August 2023 verschärft werden. Je nach Typ von Bremssohlen und Raddurchmesser sollen Güterwagen neu doppelt so häufig überprüft werden wie bisher. Dies ist zu begrüßen, auch aus Sicht der Bahnkundinnen und -kunden. Denn nur vordergründig handelt es sich um ein exklusives Thema der Bahngütersparte. Bei einem Radbruch können potenziell entgegenkommende Personenzüge in das Unfallgeschehen verwickelt werden. Zudem sind hohe Standards im Eigeninteresse der Bahnen. Das weiss etwa der ehemalige Chef der italienischen Staatsbahnen, Mauro Moretti, der für den verheerenden Unfall in Viareggio zu einer fünfjährigen Gefängnisstrafe verurteilt wurde, obwohl bezweifelt werden darf, dass er am Desaster eine persönliche Schuld trug (Seite 12).

F La sécurité, une priorité absolue

Finies les résistances, l'Europe infléchit enfin sa position. Un rapport de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) sur l'accident survenu dans le tunnel du Gothard en août 2023 le dit: les règles de contrôle des wagons de marchandises doivent être renforcées. Concrètement, à l'avenir, et selon le type de semelles de frein et le diamètre des roues, les contrôles des wagons de marchandises pourraient doubler. Une bonne chose, même pour les utilisateurs du rail, puisque la question dépasse le secteur du fret ferroviaire. En cas de rupture d'une roue, des trains de passagers circulant en sens inverse pourraient être impactés dans un accident. Le maintien de normes de sécurité élevées est aussi dans l'intérêt des compagnies ferroviaires elles-mêmes. L'ancien patron des chemins de fer italiens, Mauro Moretti le sait. Il a été condamné à cinq ans de prison pour l'accident de Viareggio, même si l'on peut légitimement douter qu'il ait personnellement porté la responsabilité de cette tragédie (page 12).

I Massima priorità alla sicurezza

Dopo una lunga resistenza, l'Europa ha finalmente ceduto. Un rapporto dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA) inerente all'incidente avvenuto nel tunnel del San Gottardo nell'agosto 2023 dice che le norme relative al controllo dei vagoni merci saranno inasprite. Freni e ruote dovranno essere controllati con una frequenza doppia rispetto ad oggi. È una misura che va accolta favorevolmente anche dagli utenti delle ferrovie. Infatti, solo a prima vista si tratta di una questione riguardante esclusivamente il settore del trasporto merci ferroviario. Nel caso della rottura di una ruota, i treni passeggeri transitanti in senso opposto potrebbero essere coinvolti nell'incidente. Standard elevati sono nell'interesse delle stesse ferrovie. Lo sa bene, ad esempio, l'ex capo delle Ferrovie dello Stato Italiane, Mauro Moretti, condannato a cinque anni di reclusione per il devastante incidente di Viareggio, sebbene si possa dubitare che egli abbia avuto una responsabilità personale nel disastro (pagina 12).

Inhalt

Aktuell

Tarifierhöhungen auf Ende Jahr	3
Halbtax: Digital und/oder Ausweis?	4
Schweiz – London: Traum geht weiter	5
Grosses SBB-Ausbauprojekt: MehrSpur	6
Problematisch: Initiative für Gratis-ÖV	9
EU forciert: Eine Reise, ein Ticket	10
Im Bau: Neues SBB-Werk im Tessin	11

Ausland

Bahnunfall in Italien: Schuld und Sühne	12
Italo drängt in deutschen Fernverkehr	13

Nachrichten 8 & 16

ÖVerreisen

Kurios: Mit der Lorenbahn nach Oland	14
--	----

ÖV-Literatur

Ein Besuch bei Vreni Abt-Käppeli	17
--	----

ÖV-Jubiläum

100 Jahre Furka-Oberalp-Bahn	18-19
------------------------------------	-------

Citrap Vaud & Astuti

Citrap: Neue Metrolinie im Raum Genf	20
Astuti TI: Die schönsten Buslinien	21

Pro Bahn Schweiz

Sektion Ostschweiz diskutiert	
«Verkehr '45»	22
Fahrplanentwurf 2027: PBS-Forderungen ...	23

Frontbild: Billettautomaten in der Haupt-halle von Basel SBB.

Impressum

InfoForum 3/2026, Versand: 2. September 2026
Inserate- und Redaktionsschluss: 12. August 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

Bastian Bommer, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Walter Finkbohner, Bruno Oberle; Citrap VD: Pierre Hofmann; Astuti: Mario del Curto; Gastbeitrag: 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 4/2026, Versand: 2. Dezember 2026
Inserate- und Redaktionsschluss: 11. November 2026
InfoForum 1/2027, Versand: 25. Februar 2027
Inserate- und Redaktionsschluss: 3. Februar 2027

GA der 2. Klasse knackt 4000-Franken-Grenze

Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr: Die Aufschläge fallen etwas tiefer aus als ursprünglich angekündigt. Doch die Kritik ist nicht verstummt.

Bastian Bommer/Gerhard Lob Trotz Protesten kommt es im Dezember 2026 zu einer Erhöhung der Preise im öffentlichen Verkehr. Die Branchenorganisation Alliance SwissPass kündigte im August an, dass die öV-Preise mit dem kommenden Fahrplanwechsel im «Nationalen Direkten Verkehr» (dem nationalen Tarif, der es ermöglicht, mit einem Billett durch die ganze Schweiz zu reisen) im Durchschnitt um 3,6 Prozent angehoben werden. Auch bei regionalen Verkehrsunternehmen und Zusammenschlüssen kann von einem Zuschlag in dieser Grössenordnung ausgegangen werden. So wird der Tarifverbund Passepartout in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden die Preise um 3,7 Prozent erhöhen. Beim Zürcher Verkehrsverbund sollen es 2,7 Prozent sein.

Im März hatte die Alliance SwissPass – der Zusammenschluss der Transportunternehmen – von einer Tarifierhöhung von 3,9 Prozent gesprochen. Nach der damaligen Ankündigung diskutierte die Branche die vorgesehenen Massnahmen mit Preisüberwacher Stefan Meierhans. Sie einigten sich darauf, einzelne Angebote weniger stark zu verteuern als ursprünglich vorgesehen. Die wichtigste Änderung betrifft das Generalabonnement (GA) 2. Klasse für Erwachsene, das einen Preissprung auf 4195 Franken hätte machen sollen. Der Aufschlag wird 100 Franken tiefer ausfallen. Der neue Preis wurde auf 4095 Franken festgelegt, was einem Plus von 2,5 Prozent gegenüber dem aktuellen Preis (3995 Franken) entspricht. In der 1. Klasse klettert der Preis auf 6770 Franken (+3,8 Prozent, aktuell 6520 Franken). Geplant waren 6850 Franken.

Der Preis für das Halbtax-Abo steigt um fünf Franken. Erwachsene Neukunden zahlen damit 195 statt 190 Franken pro Jahr. Der Bonus der Guthaben-Pakete beim Halbtax Plus bleibt unverändert. Als Grund für die höheren Tarife werden die steigenden Ausgaben, mit denen sich die Branche konfrontiert sieht, genannt. Material und Personal werden stetig teurer, auch die Energiekosten bleiben auf einem hohen Niveau.



Abschaffung der Rabatte auf Mehrfahrkarten: Vor allem Gelegenheitsnutzer betroffen.

Bild: Gerhard Lob

Immerhin wird ein Trostpflaster versprochen: Die SBB weiten das Angebot an Sparbilletten aus. Für das kommende Jahr werden Rabatte in der Höhe von 90 Millionen Franken versprochen. 2024 und 2025 waren es noch jeweils 50 Millionen Franken. Wer seine Reise frühzeitig plant oder zeitlich flexibel ist, kann mit diesen Billetten günstiger im öffentlichen Verkehr unterwegs sein.

Gleiche Leistung, höherer Preis

Etwas untergegangen in der Debatte ist ein wichtiges Detail: In vielen Tarifverbünden werden die bisherigen Rabatte von 10 Prozent auf Mehrfahrkarten vollständig gestrichen. Das ist bitter: Mehrfahrkarten waren bisher ein einfaches und attraktives Angebot für Menschen, die gelegentlich und nicht täglich mit dem Zug, Tram oder Bus unterwegs sind. Genau diese Zielgruppe – Kinder, Jugendliche, Familien oder Freizeitnutzer – profitiert nicht von einem Abo, ist aber dennoch auf faire Preise angewiesen.

Mit der Abschaffung des Rabatts steigen die Preise pro Fahrt teils massiv, je nach Strecke um bis zu 20 Prozent. Besonders deutlich wird dies bei grösseren Distanzen oder mehreren Zonen. Für viele Kundinnen

und Kunden bedeutet das «gleiche Leistung, deutlich höherer Preis». Pro Bahn Schweiz lehnt den Wegfall der Rabatte auf Mehrfahrkarten klar ab.

Der Konsumentenschutz seinerseits kritisierte die erneuten Preiserhöhungen. Der öV werde damit für viele Haushalte zu einer noch stärkeren finanziellen Belastung. Zudem werde die politisch gewünschte Verlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr gefährdet – das sei ein klarer Widerspruch zu den Klima- und verkehrspolitischen Zielen des Bundes.

Zusammen mit der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz (IGöV) lancierte der Konsumentenschutz deshalb eine Petition an Bundesrat Albert Rösti. Gefordert werden statt weiterer Preiserhöhungen Massnahmen wie zeitgemässe Preismodelle mit flexiblen Abos, eine langfristige Strategie, um Finanzierungslücken nicht mit weiteren Preiserhöhungen zu stopfen, sowie das Ende von politischen Sparmassnahmen beim öV.

In Leserkommentaren gab es viele kritische Stimmen, die monieren, dass die öV-Preise in der Schweiz zu teuer werden. Eine Minderheit zeigte bei diesen Meinungsäusserungen Verständnis für die Gründe der Tarifierhöhungen.

Halbtax nicht immer nur digital

Im Regelfall reicht es aus, den SwissPass digital auf dem Handy zu haben. Doch eine wichtige Kleinigkeit gilt es zu beachten – sonst droht eine Busse.

Gerhard Lob Im Februar wurden mir sowohl mein Handy als auch mein Portemonnaie mit mehreren Karten gestohlen, darunter der SwissPass mit dem darauf geladenen Halbtax-Abo. Um eine Ersatzkarte zu bestellen, werden 30 Franken berechnet. Doch die Tatsache, dass der SwissPass auch digital im Kundenkonto gespeichert ist, hat mich veranlasst, die Karte nicht nochmals in physischer Form zu verlangen. In der SBB-App, die ich aufs neue Handy geladen habe, findet sich mein SwissPass unter «Billette & Abos» mitsamt QR-Code und Foto.

Ich konnte dieses digitale Halbtax-Abo vorweisen, was im Regelfall kein Problem machte. Bei einer Kontrolle kam dann aber eine Überraschung: Ein SBB-Kontrolleur insistierte, dass ich das Halbtax auf alle Fälle auch physisch als Karte vorweisen müsste. Anders gesagt: Das Zeigen des Halbtax-Abos auf dem Handy reiche nicht aus, ich bräuchte es auf alle Fälle auch als Ausweiskarte. Sollte ich die Karte nicht haben, könne er mich auch büssen. Alle Diskussio-

nen, wonach mein Halbtax ja zu sehen sei – mitsamt Foto –, nützten nichts. Der Zugbegleiter liess aber Gnade vor Recht ergehen und büsste mich nicht.

In Bahn-Internetforen konnte ich dann nachlesen, dass tatsächlich Reisende gebüsst worden waren, weil sie das Halbtax nur digital und nicht als Karte mitgeführt hatten. Die Meinungen gingen auseinander, ob dies nun rechtens oder eine Schikane sei. Was ist da los?

Einstellung aktivieren

Mit meinem Anliegen ging ich zu einem SBB-Reisezentrum. Auch dort waren die zuvorkommenden Mitarbeitenden etwas verwirrt. Erst Anrufe bei weiteren Sachverständigen führten schliesslich dazu, dass das Problem gelöst werden konnte. Auf meinem Kundenkonto konnte eine Einstellung aktiviert werden, die besagt, dass das Halbtax «nur digital» gelöst ist. Ist diese Einstellung nicht aktiviert, muss ein Kunde tatsächlich den Halbtax-Ausweis in physischer Form bei einer Reise mitfüh-

ren. Die Zugbegleiterinnen und -begleiter sehen auf ihrem Kontrollbildschirm, wenn das Halbtax nur digital vorliegt. Somit ist es ausgeschlossen, dass eine andere Person dieses als Karte nutzt.

Auf der Website der SBB (www.sbb.ch) gibt es viele Informationen unter dem Stichwort «Hilfe zum Halbtax», doch die beschriebene Sachlage konnten wir nicht entdecken. Es wäre also wünschenswert, noch Infos zur Notwendigkeit der Vorlage des digitalen und/oder physischen Halbtax-Abos zu ergänzen.

SimpleTrain erhält Prestigeauftrag

Edwin Dutler Ende Juni haben die SBB entschieden, die gesamte Kundenberatung, -betreuung und -interaktion für internationale Gruppen-Zugreisen ab 10 Personen ab Januar 2027 an SimpleTrain (www.simpletrain.ch) auszugliedern. Pro Bahn Schweiz gratuliert den umtriebigen Machern von SimpleTrain ganz herzlich zu diesem Grosse Erfolg, den sie gegen namhafte Konkurrenz erzielt haben. Für das Zürcher Start-up-Unternehmen ist es eine grosse Anerkennung. Für die Kundinnen und Kunden soll sich mit dieser Auslagerung jedoch nichts ändern.

Aus eigener Erfahrung weiss ich, wie schwierig Gruppenreisen mit mehreren Transportunternehmungen in verschiedenen Ländern zu buchen sind. Deshalb habe ich in letzter Zeit meine Reisegruppen reduziert oder aufgeteilt. Mit Unterstützung aus Internet-Foren, den Spezialisten des Reisebüros Forch und dem Herunterladen von zahlreichen Apps habe ich es bis jetzt immer geschafft, die gewünschten und notwendigen Reservationen zu buchen. Wenn man mit Interrail reist, wird das Ganze noch viel aufwändiger und komplizierter.

Falschsitzer müssen zahlen

Gerhard Lob Vorbei mit Schummeln und billigen Ausreden: Weil es immer wieder Passagiere gibt, die mit einem Zweitklass-Billett in der ersten Klasse sitzen, haben die SBB ihre Gangart verschärft und drücken offenbar kein Auge mehr zu. In einer Durchsage wird jetzt sogar erklärt, was die erste Klasse ist, wie «Nau.ch» berichtete. Auf Deutsch und Englisch ertönte es: «Liebe Passagiere, wir erinnern Sie daran, dass die Wagen eins, zwei und drei Erste-Klasse-Wagen sind.» Um dann anzufügen: «Sie erkennen sie am roten Kissen mit einer weissen Eins drauf. Wenn Sie dort absitzen, benötigen Sie ein Ticket der ersten Klasse.»

Das Online-Portal berichtete von einem Vorfall zwischen Bern und Zürich. Die Kontrolleurin sei gekommen, der Passagier habe auf Englisch erklärt, er habe nicht gewusst, in der ersten Klasse zu

sitzen. Freundlich, aber bestimmt, sagte die Zugbegleiterin: «Wir haben es in Bern über Lautsprecher klar erklärt. Sie müssen bezahlen, ich will gar keine Diskussionen. Wir sind kurz vor Zürich. Das macht 38 Franken.» Mit dem Aufpreis für den Klassenwechsel hatte der Reisende sogar noch Glück: Eine Busse wie im Regionalverkehr blieb ihm erspart. Ohne zu meckern, bezahlte er.

Bisher waren Falschsitzer im Fernverkehr oft ungestraft davongekommen. Wenn sie bei einer Kontrolle erfuhren, dass sie einen Aufpreis bezahlen müssten, wechselten sie in die zweite Klasse. Touristinnen und Touristen erklärten oft, den Unterschied zwischen erster und zweiter Klasse nicht zu verstehen. Obwohl die Klassen an den Wagen gross angeschrieben sind, zeigten sich die SBB oft kulant. Damit ist nun offenbar Schluss.

Zusätzliche Abklärungen nötig

Der Bundesrat verfolgt das Projekt direkter Zugverbindungen zwischen der Schweiz und London weiter. Doch die Herausforderungen sind gewaltig.

Kurt Metz Der Bundesrat sieht grosses Potenzial für direkte Bahnreisen zwischen der Schweiz und der britischen Hauptstadt: Heute bestehen täglich mehr als 50 Linienflugverbindungen aus Basel, Genf und Zürich mit den Londoner Flughäfen Gatwick, Heathrow, London City, Luton und Stanstead. Die Bahnreise bedingt aktuell ein Umsteigen entweder in Paris – mit Bahnhofwechsel quer durch die Stadt zwischen Gare du Lyon und Gare du Nord – oder in Lille Europe. Auf dieser Grundlage unterzeichnete Bundesrat Albert Rösti im Mai 2025 mit der britischen Verkehrsministerin Heidi Alexander ein «Memorandum of Understanding» zur engeren Zusammenarbeit im Schienenpersonenverkehr zwischen den beiden Ländern. Am 12. Juni 2026 beauftragte nun der Bundesrat das Staatssekretariat für Migration, das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit und das Bundesamt für Polizei mit Abklärungen. Die Federführung des Dossiers liegt beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Eingebunden sind auch die SBB, welche im Mai 2026 mit «SNCF Voyageurs» und deren Tochter Eurostar eine Absichtserklärung für eine Direktverbindung zwischen der Schweiz und London signierten. Die Regierung anerkennt die sich stellenden Hürden und Herausforderungen. Dazu gehört, dass das Vereinigte Königreich nicht Teil des Schengen-Raums ist und somit bei der Ein- wie bei der Ausreise Grenzkontrollen nötig sind. Bei direkten Zugverbindungen müssen die Einreisekontrollen bereits auf Schweizer Boden stattfinden. Für die Fahrt durch den Eurotunnel gelten zudem erhöhte Sicherheitsvorschriften und entsprechend schärfere Gepäckkontrollen. Sie erfordern die Ausweitung der völkerrechtlichen Verträge durch die Schweiz.

Erster Schritt ab Mitte 2027

Ein erster Schritt für eine Verbesserung der aktuell unbefriedigenden Situation mit Umsteigen und entsprechendem Zeitverlust ist ab Juli 2027 vorgesehen: Von Freitag bis Sonntag soll die bisherige TGV-Inoui-Verbindung von Bruxelles-Midi nach Strasbourg-Ville neu nach Basel ver-

längert werden mit Ankunft kurz nach Mittag. Gegen 14 Uhr ist die Abfahrt in der Gegenrichtung geplant mit Halten in Strasbourg-Ville, Lorraine TGV, Meuse TGV, Champagne-Ardenne TGV, Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle TGV und Lille-Europe. Hier wird umgestiegen auf einen Eurostar-Zug aus Richtung Bruxelles. Er erreicht London St. Pancras gegen 20 Uhr britische Ortszeit. In der Gegenrichtung ist vorerst keine schlanke Verbindung möglich. «Mit der Inbetriebnahme einer Direktverbindung ist ab den 2030er Jahren zu rechnen», schreibt das BAV in seiner Medienmitteilung.

Auf die Erkenntnisse und Vorschläge der geforderten Amtsstellen und der SBB darf man gespannt sein. Dazu gehören:

- Abschätzen eines realistischen Marktaufkommens angesichts der reisezeitlichen und finanziellen Konkurrenz der Flüge
- Kosten und Finanzierungsvarianten des Baus eines (oder gar mehrerer) «sterilen» Schweizer Terminals für das Check-in und den Wartebereich von mehreren hundert Fahrgästen plus Sicherheitskontrollgeräte für Personen und Gepäck

- Einrichtung eines sicherheitsmässig geschlossenen Gleises für die Bereitstellung und Abfertigung der Züge nach London für jeweils nur etwa eine Stunde
- Budgetierung der Kosten des Terminal-Personals für jeweils nur kurze Einsätze pro Abfahrt: SBB/Eurostar, schweizerische und britische Zollbeamte (auf Schweizer Boden!), Kontroll- und Sicherheitskräfte
- zeitlich realistische Beschaffung von geeigneten Zügen angesichts der über Jahre vollen Bestellbücher der wenigen qualifizierten Hersteller
- Rekrutierung und Entlohnung von qualifiziertem Personal für ununterbrochene Fahrzeiten von fünf bis sechs Stunden mit Unterbringungsspesen in London oder in der Schweiz

Angesichts der anvisierten zwei bis drei täglichen Abfahrten mit Zügen – mit bis zu 1000 Fahrgästen – sind die Investitionen und die laufenden Kosten für Betrieb und Personal zu berechnen. Dies dürfte ohne Subventionen angesichts der Hürden und Herausforderungen zu entsprechend hohen Billettpreisen führen.



Lille-Europe: Im Moment ein Umsteigeknoten bei den Verbindungen mit der britischen Hauptstadt.

Grafik: Peider Trippi

«Ein Projekt der Superlative»

In Anwesenheit von Bundesrat Rösli haben die SBB den Ausbau der Strecke Zürich – Winterthur («MehrSpur») und damit die grösste Baustelle der Schweiz lanciert.

Gerhard Lob Bundesrat Albert Rösli (SVP), der Zürcher Regierungsrat und Baudirektor Martin Neukom (Grüne) und SBB-CEO Vincent Ducrot gaben am 2. Juli in Bassersdorf ZH offiziell den Startschuss für den Ausbau «MehrSpur Zürich – Winterthur». Es war allerdings kein Spatenstich, sondern die Enthüllung einer Bautafel. Kernelement der vierspurigen Strecke ist der neun Kilometer lange Brüttenertunnel, bestehend aus zwei je einspurigen Röhren. Die MehrSpur ermöglicht laut den SBB mehr Züge und kürzere Reisezeiten. «Davon profitiert nicht nur die Zürcher S-Bahn, sondern der Fernverkehr in der ganzen Schweiz sowie der Güterverkehr», hiess es in einer Medienmitteilung.

Die Kapazität auf dieser Strecke werde um 30 Prozent auf rund 900 Züge für über 150 000 Reisende pro Tag ausgebaut. SBB-Chef Ducrot sagte: «Dieses Projekt der Superlative ist die grösste Baustelle der Schweiz.» Bis zu 1000 Personen arbeiten auf dem 30 Kilometer langen Perimeter. Die Investitionen während der zehnjährigen Bauzeit betragen 1 Million Franken – pro Tag. Regierungsrat Neukom, selbst öV-Pendler aus Winterthur nach Zürich, ergänzte: «Mit der Mehrspur Zürich – Winterthur legen wir sozusagen einen Bypass am öV-Herzen der Schweiz.»

Obwohl einige Gemeinden ihre Wünsche nicht durchsetzen konnten, wie Dietlikon mit einem unterirdischen Bahnhof,



Herzstück von «MehrSpur»: Der Brüttenertunnel (computergeneriertes Bild der Tunnelleinfahrt bei Dietlikon). Rendering: SBB

blieben die kritischen Stimmen am festlichen Anlass aus, berichteten die TA-Media-Zeitungen. Auch mit dem möglichen Baulärm hätten sich vorerst wohl alle abgefunden.

Die SBB bauen während rund eines Jahrzehnts in Gleisnähe und in einem der meistbefahrenen Korridore des Schweizer Bahnnetzes. Damit die Züge für die vielen Reisenden während der Bauzeit am Tag fahren können, kommen die SBB nicht umhin, auch in der Nacht zu arbeiten, wenn keine Personenzüge verkehren. Viele Bau- und Installationsplätze grenzen an Wohngebiete. Emissionen wie Baulärm, Staub, Logistikfahrten auf der Strasse oder Erschütterungen sind auch in Nachtstunden

und an Wochenenden unvermeidlich. Die SBB tun nach eigenen Angaben ihr Möglichstes, um die Anwohnenden vor den Emissionen zu schützen und informieren regelmässig über die bevorstehenden Arbeiten.

Das Gesamtprojekt beinhaltet auch die Ausbauten der Bahnhöfe Wallisellen, Dietlikon, Bassersdorf sowie Winterthur Töss. Die Inbetriebnahme ist etappenweise bis 2037 vorgesehen. Die Kosten für die MehrSpur Zürich – Winterthur betragen rund 3,3 Milliarden Franken (Kostengenaugkeit plus/minus 10 Prozent). Finanziert wird das Projekt über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes, in den unter anderem Bund und Kantone einzahlen.

Verlängerung der Glattalbahn

Gerhard Lob Der Zürcher Kantonsrat hat im Juni 2026 die Verlängerung der Glattalbahn um rund 3,3 Kilometer vom Flughafen Zürich bis Kloten Industrie genehmigt. Das 543-Millionen-Franken-Paket beinhaltet neben dem Bahnausbau auch Hochwasserschutz und eine neue Veloroute, gegen die sich die SVP vergeblich wehrte. Nach der bewilligten Verlängerung der Strecke durch Kloten besteht danach die Möglichkeit, die Glattalbahn weiter bis nach Bassersdorf zu führen. Die Gesamtbauzeit für das Vorhaben wird auf rund fünf Jahre geschätzt. Die Verlängerung der Glattalbahn soll voraussichtlich ab 2032 in Betrieb gehen.



Der projektierte revitalisierte Altbach beim Stadtpark Kloten. Rendering: VBG



Das Ticket für Spontane

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

Swiss
Pass⁺

Nachrichten 1

RhB mit neuer Partnerbahn

Am 1. Juni 2026 haben die Rhätische Bahn (RhB) und die taiwanische Alishan Forest Railway offiziell ein Abkommen als Partnerbahnen unterzeichnet. Damit eröffnen sie ein neues Kapitel in der internationalen Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen und im kulturellen Austausch. Die Partnerschaft soll dazu dienen, die Sichtbarkeit der Bahnunternehmen in der jeweiligen Region zu intensivieren und sich gegenseitig eine Werbeplattform zu geben. Die RhB unterhält bereits mit der japanischen Hakone Tozan Railway und der Mariazellerbahn aus Österreich offizielle Partnerschaften. (pd)



PostAuto streicht Gratis-WLAN

In Postautos wird der kostenlose WLAN-Service nur noch bis Ende 2026 zur Verfügung stehen. Ab 2027 ist Schluss. Grund dafür sind stark sinkende Nutzerzahlen, wie die PostAuto AG mitteilte. Nur noch fünf Prozent der Fahrgäste nutzten das Angebot. Die meisten Kunden verfügten mittlerweile über Flatrate-Mobilfunkabos, Kunden aus dem Ausland hätten Datenpakete. Dazu komme, dass die elektronischen Geräte in den Postautos neu direkt über das Mobilfunknetz verbunden seien, wodurch das WLAN aus betrieblicher Sicht nicht mehr nötig sei und sich Kosten einsparen liessen. Neue Fahrzeuge seien bereits ohne WLAN-Infrastruktur unterwegs. (pd/gi)



Kritik an E-Bussen aus China

Zur Abdeckung des aktuellen Fahrzeugbedarfs ab Mitte 2027 erwerben die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) für rund 17 Millionen Franken acht Elektro-Standardbusse von Yutong France und zwölf Elektro-Gelenkbusse von Daimler Buses Schweiz. Damit haben sich die VBZ als erstes grosses öffentliches Transportunternehmen in der Schweiz bei einer Beschaffung von neuen Fahrzeugen für einen chinesischen Anbieter entschieden. Das liess die Wogen hochgehen. Kritik entzündete sich vor allem bezüglich der Sicherheit und des Datenschutzes, ergänzt von wirtschafts- und vergabepolitischen Bedenken. Die VBZ verteidigten ihren Entscheid und betonten, man halte internationale Cybersicherheitsnormen bezüglich Sabotage- und Spionagerisiken ein. (gl)

Anzeigen auf Englisch

In den grossen Bahnhöfen informieren die SBB neuerdings nicht nur in der lokalen Hauptsprache, sondern auch auf Englisch. Seit Mitte März werden die Kundeninformationen an Bahnhöfen mit vielen internationalen Reisenden auf den sogenannten Generalanzeigen zweisprachig angezeigt, wie «20 Minuten» berichtete. Englische Texte gibt es neu in den Bahnhöfen Genf Flughafen, Luzern, Visp, Bern, Basel SBB, Chur, Genf, Lausanne, Montreux, Zug und Zürich HB. Gleichzeitig erfolgt die Anzeige an zweisprachigen Bahnhöfen wie Biel neu in Deutsch und Französisch sowie in Bellinzona, Locarno und Lugano in Italienisch und Deutsch. (gl)

Aus für Edel-Gastronomie

In das denkmalgeschützte Lokal im Südtrakt des Hauptbahnhofs Zürich ist Anfang September die Gastrogruppe Candrian eingezogen. Nach einer aufwändigen Renovation hatte Gastro-Tüftler Valentin Diem Ende 2023 zusammen mit dem Sternekoch Nenad Mlinarevic die edlen Räumlichkeiten übernommen. Doch auf Ende August schmissen sie das Handtuch. «Trotz zweieinhalb Jahren harter Arbeit und einem enormen Teamengagement haben wir es nicht geschafft, rentabel an diesem Standort unsere Art von Gastronomie zu betreiben», liess sich Diem im «Tagesanzeiger» zitieren. Das InfoForum meint: Vielleicht waren Preise und Ansprüche einfach zu hoch für eine Bahnhofsgastronomie. (gl)

BLS-Magazin eingestellt

Seit Herbst 2020 versorgte die Zeitschrift «Trouvailles» als Kundenmagazin der BLS vor allem ÖV-Passagiere mit Reise-Inspirationen, Ausflugstipps und regionalen Reportagen. Die Zeitschrift erschien auch als Beilage der «Berner Zeitung» und ihrer Kopfblätter. Doch im Juni ist der Zug für diese Publikation abgefahren. «Dies ist leider die letzte Ausgabe der «Trouvailles» – ein Entscheid, der uns nicht leichtfällt. Ihre Treue und Ihre Verbundenheit mit dem Magazin bedeuten uns viel, und dafür danken wir Ihnen ganz herzlich!», heisst es in einem Kasten sehr versteckt auf der vorletzten Seite. Wirklich schade! (gl)

Schwerer Stand für CityLink

Der Luzerner Stadtrat empfiehlt die Volksinitiative «CityLink Luzern» zur Ablehnung. Das privat finanzierte Seilbahnprojekt vom Gebiet Ibach in die Altstadt (siehe InfoForum 1/2026) bringe zu wenig Nutzen, verursache neue Verkehrsprobleme und berge erhebliche Risiken, hiess es Ende Juni. Kritisch beurteilt der Stadtrat zudem die geplante Transportkapazität von bis zu 5000 Personen pro Stunde. Dadurch könnten neue Belastungen in der Altstadt entstehen. Die Initianten weisen die Kritik zurück. Die Volksabstimmung ist für Februar 2027 vorgesehen. Das Bild zeigt eine KI-generierte Ansicht der Seilbahn. (gl)

Neuer Anlauf für Gratis-öV

Eine Volksinitiative fordert den kostenlosen öffentlichen Nahverkehr. Für die Umsetzung eines solchen Anliegens müsste die Bundesverfassung geändert werden.

Gerhard Lob Die überparteiliche Westschweizer Bürgerbewegung «Agissons!» hat Ende Juni mit der Unterschriftensammlung für die eidgenössische Volksinitiative für kostenlosen öffentlichen Nahverkehr begonnen. Die Initianten haben 18 Monate Zeit, um die erforderlichen 100 000 Unterschriften zu sammeln. Die Sammelfrist endet am 23. Dezember 2027.

Die Volksinitiative mit dem offiziellen Titel «Für eine gerechte und nachhaltige Politik für den öffentlichen Verkehr (für einen unentgeltlichen öffentlichen Verkehr)» zielt auf massive Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr ab. Die Bürgerinnen und Bürger sollten «eine freie Wahl ihrer Mobilitätsmöglichkeiten haben – sowohl hinsichtlich des Zugangs und der Qualität als auch in Bezug auf die Preise», sagte Agissons-Sprecher Steven Tamburini beim Start der Unterschriftensammlung in Renens VD.

Gefordert wird kostenloser Nahverkehr für alle und kostenlose Nutzung des gesamten öffentlichen Verkehrs für Jugendliche, Studierende, Rentner und Personen mit geringem Einkommen. Für den Fernverkehr wäre neben den klassischen Stre-



ckenbilletten neu ein vergünstigtes GA zu einem Preis von maximal drei Franken pro Tag vorgesehen.

Im April 2023 hatte das Bundesgericht den kostenlosen öffentlichen Verkehr abgelehnt. Das höchste Schweizer Gericht bestätigte die Ungültigerklärung einer entsprechenden kantonalen Initiative durch den Grossen Rat des Kantons Freiburg. Nach Ansicht des Bundesgerichts versties diese gegen die Bundesverfassung, die festlegt, «dass die von den Nutzern des öffentlichen Verkehrs bezahlten Preise einen angemessenen Teil der Kosten decken». Das Urteil hatte zur Folge, dass ähnliche Vorstösse in mehreren anderen Kantonen,

insbesondere in Neuenburg, Waadt und Genf sowie in der Deutschschweiz, blockiert wurden.

Die Initiative von «Agissons!» schlägt daher vor, die Bundesverfassung so zu ändern, dass darin für jede und jeden «häufige, qualitativ hochwertige und im gesamten Staatsgebiet zugängliche öffentliche Verkehrsmittel» garantiert werden. Dazu sieht sie einen Fonds in Höhe von acht Milliarden Franken pro Jahr vor, der dazu dienen soll, die Taktfrequenzen und die regionale Anbindung zu erhöhen sowie die Intermodalität und die Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern auszubauen.

Vorbild für Gratis-öV-Initiativen ist in der Regel das Land Luxemburg, wo der öffentliche Verkehr (Bus, Tram und Zug) in der 2. Klasse seit dem 29. Februar 2020 landesweit für alle Menschen kostenlos ist. Weder Einwohner noch Touristen oder Pendler benötigen einen Fahrschein. Pro Bahn Schweiz hat sich stets skeptisch gegenüber einem kostenlosen öV-Angebot gezeigt.

Weitere Infos:
transports-publics-gratuits.ch/de

Schuss als neue Eskalationsstufe

Zunehmende Aggressionen und Gewalt gegen Personal und Passagiere: Das Bundesamt für Verkehr bereitet einen nationalen Aktionsplan für die Erhöhung der Sicherheit im öV vor.

Gerhard Lob Das hat es noch nicht gegeben: Ende Juli eskalierte der Streit zwischen zwei jungen Männern in einem Zug von Hasle-Rüegsau nach Burgdorf mit dem Gebrauch einer Schusswaffe. Zuerst war es ein verbaler Schlagabtausch, dann kam Pfefferspray zum Einsatz. Es folgte die Bedrohung mit einem Messer, danach der Schuss – glücklicherweise «nur» in den Boden. Wie die Polizei gegenüber «Nau.ch» erklärte, handelt es sich bei den beteiligten Personen um einen 17-Jährigen und einen 18-Jährigen aus Syrien. Die ältere Person wurde nach dem Schuss vorläufig verhaftet. Aggressive Passagiere, Streitereien und

gar tätliche Angriffe auf das Zugpersonal: Das Thema ist nicht neu. Zuletzt schlugen öV-Mitarbeitende mehrfach Alarm, weil der Ton rauer und die Fahrgäste streitlustiger und gewaltbereiter geworden sind. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) fordert schon lange Massnahmen.

Es brauche mehr Personal für mehr Sicherheit, Doppelbegleitungen in Zügen und eine stärkere Präsenz der Transportpolizei. Gefordert wird zudem eine konsequente Meldung aller Übergriffe sowie eine verbindliche Nachbetreuung und psychologische Unterstützung für Betroffene. Besorgt über die Entwicklung ist auch das

Bundesamt für Verkehr (BAV). Mit dem Ziel, einen Überblick über die aktuelle Situation zu erhalten und Massnahmen gegen die Gewalt zu definieren, hat das BAV am 8. Juli einen runden Tisch einberufen. Transportunternehmen, Transportpolizei, Kantons- und Bundesbehörden sowie Sozialpartner und weitere Organisationen nahmen daran teil. Nun sollen verschiedene Massnahmen konkretisiert werden, darunter eine überkantonale Koordination und Vereinheitlichung von Polizeieinsätzen und Strafverfolgung sowie Schulungen im Bereich der Deeskalation für Mitarbeitende.

Eine Reise, ein Billett, volle Rechte

Die europaweite Reisebuchung soll vereinfacht werden: Die EU hält an der Vorgabe für ein zentrales Ticketsystem im europäischen Bahnverkehr fest.

Edwin Dutler Nahtloses Reisen quer durch Europa: Mit neuen Vorschriften will die Europäische Kommission unter der Leitung von Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas die Planung und Buchung von Regional-, Fern- und grenzüberschreitenden Reisen vereinfachen. Dies gilt insbesondere für Bahnfahrten, an denen mehrere Betreiber beteiligt sind. Dabei soll auch der Schutz für Bahnreisende während der gesamten Reise verbessert werden.

Das Ziel ist es, Buchungen mit einem einzigen Klick zum Standard zu machen, und zwar nicht nur für Zugverbindungen zwischen europäischen Städten, sondern auch für multimodale Reisen. Die Priorität besteht darin, dass die Kundinnen und Kunden, die für grenzüberschreitende Bahnverbindungen mit verschiedenen Transportunternehmungen unterwegs sind, ihre Reise mit einem einzigen Ticket buchen können.

Mit diesem Ziel hat sich Tzitzikostas jedoch nicht nur Freunde geschaffen. Die europäischen Transportunternehmungen

sind der Ansicht, sie könnten dieses Problem selbst regeln, man brauche die Vorgaben der EU nicht. Aus Kundensicht stellt sich hier einfach die Frage, wieso die Transportunternehmungen dieses Problem in den letzten Jahrzehnten nicht selbst gelöst haben.

Verzweifeln an Buchungsplattformen

In diesem Zusammenhang fordert nun ein breit aufgestelltes Bündnis aus Verbänden aus sehr unterschiedlichen Bereichen, Unternehmen und einer Hochschule in Deutschland von der deutschen Bundesregierung, das Passagierpaket der EU-Kommission in den europäischen Verhandlungen zu unterstützen und zu erweitern. Dies würde helfen, grenzüberschreitende Zugreisen deutlich attraktiver zu machen.

Bisher verzweifeln Reisende häufig an einem Flickenteppich von Buchungsplattformen und unklaren Fahrgastrechten. Trotz Fortschritten bei einzelnen Bahnunternehmen ist ohne einen starken rechtlichen Rahmen nicht zu erwarten, dass

Reisende in einer Welt mit vielen verschiedenen Bahngesellschaften ausreichend einfache Buchungsmöglichkeiten und starke Fahrgastrechte bekommen.

Ein klarer Rahmen für den Bahnsektor sei nötig, so das Bündnis in einem Brief an den neuen deutschen Verkehrsminister Steffen Bilge (CDU). Es fordert die Bundesregierung auf, die Kernelemente des Vorschlags der Europäischen Kommission in den Verhandlungen der Mitgliedsstaaten zu unterstützen: Bahnunternehmen sollen verpflichtet werden, ihre Buchungsdaten verfügbar zu machen, und marktbeherrschende Ticketplattformen sollen die Angebote aller Betreiber anbieten. Zudem sollen Fahrgäste bei verpassten Anschlüssen das Recht bekommen, kostenfrei die nächste Verbindung nehmen zu können.

Die im Mai von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Verordnungen gehen nun im Zuge des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens an den Rat der Europäischen Union und an das Europäische Parlament.

Rückblick auf ein Rekordjahr

Im Zürcher Verkehrsverbund waren 2025 so viele Fahrgäste unterwegs wie nie zuvor.

Gerhard Lob Die Verkehrsunternehmen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) transportierten 2025 so viele Fahrgäste wie noch nie zuvor: 687 Millionen. Und dies trotz verändertem Mobilitätsverhalten mit weniger täglichem Pendelverkehr. 17 Millionen mehr Reisende nutzten den ZVV im Vergleich zu 2024 (+2,6 Prozent). Bei den Tickets setzte sich 2025 der Trend zu Einzelbilletten fort, die mittlerweile 50 Prozent der Fahrausweiseinnahmen ausmachen. Aber auch die Anzahl Jahres- und Monatsabos nahm im Vergleich zum Vorjahr weiter zu. 2025 kauften die Fahrgäste 229 000 Jahresabos (2024: 227 000) und 1,64 Millionen Monatsabos (2024: 1,60 Millionen).

Das finanzielle Ergebnis 2025 fiel besser aus als budgetiert. Das Defizit konnte gegenüber 2024 auf 396,5 Millionen Franken reduziert werden (2024: 417,9 Millionen Franken) und der Kostendeckungsgrad stieg auf 65,2 Prozent (2024: 63,5 Prozent). Die Kosten wachsen jedoch weiterhin stärker als die Einnahmen – getrieben durch steigende Betriebskosten, notwendige Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge sowie die laufende Dekarbonisierung des Betriebs, wie der ZVV in einer Medienmitteilung schreibt. Diese schreibt spürbar voran. «Neben Dutzenden neuen Elektro-Bussen verkehrt seit Sommer 2025 mit der »E-MS Uetliberg« auch das grösste vollständig elektrifizierte Kursschiff der



S-Bahn: Rückgrat der Alltagsmobilität im Kanton Zürich. Bild: ZVV

Schweiz auf dem Zürichsee», wird ZVV-Direktor Dominik Brühwiler in der Medienmitteilung zitiert.

Stahlmassen wie beim Eiffelturm

Der Bau des neuen SBB-Werks in Arbedo-Castione bei Bellinzona kommt bisher planmässig voran. 2028 soll es eröffnet werden. Ein Augenschein.

Gerhard Lob Es ist die grösste SBB-Baustelle im Tessin. Ein riesiges neues Gleisfeld erstreckt sich in der von Industriebetrieben gepflasterten Ebene bei Arbedo-Castione nördlich von Bellinzona direkt neben der historischen Gotthard-Bahnlinie. Von einer Strassenüberführung lässt sich die Baustelle bestens sehen. Fast zehn Kilometer Gleise sind hier bereits verlegt. Die neuen Oberleitungsmasten blinken in der Sonne; im Hintergrund leuchten die ersten Konturen der riesigen Industriehalle wie ein gigantisches Gerippe. «Hier entsteht das Nuovo stabilimento industriale ferroviario», heisst es auf einer Infotafel – kurz NSIF. Es ist das neue Instandhaltungswerk der SBB, das ab Mitte 2028 sukzessive die historischen SBB-Werkstätten von Bellinzona, die «Officine», ersetzen wird.

Vor einem Jahr fand die symbolische Grundsteinlegung für dieses Werk statt. Inzwischen ist die Gegend kaum mehr wiederzuerkennen. An der SBB-Haltestelle Arbedo-Castione wird im Moment ein viertes Gleis verwirklicht, das es braucht, um dereinst auch den Verkehr zum und vom Industriewerk bewältigen zu können.

360 SBB-Angestellte werden dort tätig sein, ausserdem 80 Lernende. Gegenüber dem heutigen Stand von 500 Angestellten in den Officine sind es einige weniger. «Aber es wird nicht zu Entlassungen kommen», versprach Gian-Paolo Lepori, der aktuelle Direktor der Officine, der den Wechsel in die neue Industrieanlage managen wird, bei einem von den SBB organisierten Baustellenbesuch im Juli. Aufgrund der natürlichen Fluktuation und dem Ausscheiden der «Baby-Boomer» aus dem Arbeitsleben werde die Zahl der Angestellten sowieso rückläufig sein.

Es handelt sich bei dem bevorstehenden Ortswechsel ab Mitte 2028 nicht um einen einfachen Umzug, sondern um einen Neubeginn. Das neue Werk wird hochdigitalisiert und auf den Unterhalt von Triebzügen spezialisiert sein, konkret die Giruno-Fernverkehrszüge vom Unternehmen Stadler, die Astoro-Fernverkehrszüge aus dem Hause Alstom sowie die Flirt-Triebzüge, die ebenfalls von Stadler stammen und als S-



Gigantische Dimensionen: Das neue SBB-Werk «NSIF» für den Unterhalt von Triebzügen.
Bild: Gerhard Lob

Bahn Tilo im Tessin und der angrenzenden Lombardei verkehren. «Die klassischen Lokomotiven werden nicht mal mehr fünf Prozent des Arbeitsvolumens ausmachen», sagte Lepori.

Wie acht Fussballfelder

Die gigantische Halle, in welcher die Unterhaltarbeiten erfolgen werden, befindet sich in Bau. Stahlträger ragen in die Höhe. 3000 Tonnen Stahl waren im Juli schon verbaut, am Ende werden es 7800 Tonnen sein. «Das entspricht dem Metall-Volumen des Eiffelturms», erläuterte Gesamtprojektleiter Federico Rossini mit gewissem Stolz. Von einem seitlichen Rohbau schauten wir hinunter auf die Baustelle, wo am Tag der Besichtigung rund 250 Arbeiterinnen und Arbeiter tätig waren.

«Die klassischen Lokomotiven werden nicht mal mehr fünf Prozent des Arbeitsvolumens ausmachen.»

Zufrieden ist Rossini auch, dass die Bauarbeiten bisher nach der gewünschten Marschtabelle verlaufen: «Das Ziel ist es, die Hauptarbeiten aus Beton und Stahl bis Ende 2026 abzuschliessen. Das Jahr 2027 wird hingegen vor allem den Anlagen und den Endarbeiten gewidmet sein.» Auch in Bezug auf die Kosten verlief bisher alles nach Plan. Das Budget beläuft sich auf rund 755 Millionen Franken – ein gewaltiger Betrag. Als 2017 die Absichtserklärung vom damaligen SBB-CEO Andreas Meyer unterzeichnet wurde, war von 360 Millionen Franken die Rede.

Das Werk umfasst eine Gesamtfläche von 150 000 Quadratmetern, wobei das Gebäude allein 40 000 Quadratmeter einnimmt, was acht Fussballfeldern entspricht. 8,4 Hektaren davon waren Frucht- und Grünflächen, die vollständig kompensiert werden mussten.

Auf dem Dach des neuen Werks wird die grösste Photovoltaik-Anlage der SBB installiert; ausserdem ein ausgeklügeltes System zum Auffangen von 35 Millionen Litern Regenwasser, das in der künftigen Zugwaschanlage eingesetzt wird. Die Triebzüge sollen für den Unterhalt jeweils nur vier Stunden im NSIF verbringen, um schnell wieder im Regelverkehr eingesetzt werden zu können. Neben den technischen Installationen wird es auch eine Mensa sowie Sitzungszimmer und ein Auditorium geben.

Schuld und Sühne

Der Ex-Chef der italienischen Staatsbahnen, Mauro Moretti, hat eine fünfjährige Haftstrafe angetreten. Anmerkungen zur Aufarbeitung technischer Katastrophen in Italien.

Walter Finkbohner Jeder Staat in Europa ist souverän und richtet seine Staatsgewalten nach eigenem Gutdünken. Das Parlament (Legislative), die Regierung (Exekutive) und die Justiz (Judikative) sind die drei Gewalten, welche ein «vernünftiges» Leben in Freiheit garantieren sollen. In jedem Staatswesen gibt es Unterschiede aufgrund der fernen und nahen Geschichte. Man könnte dies auch als «die DNA eines Landes» bezeichnen. Zu Schuld und Sühne hat sich die dritte Gewalt, die Judikative, zu äussern.

Da kommt für Italien die in Europa einzigartige Dichte an Juristen zum Tragen: In Italien arbeiten 233 000 «Avvocati», dreimal mehr als etwa in Frankreich. Ob man es wahrhaben will oder nicht, die italienische Mentalität ist anders als bei uns jenseits der Alpen. Wir mussten dies nach der Katastrophe von Crans-Montana schmerzlich erleben, als die italienischen Medien ganz anders reagierten als diejenigen in der Schweiz.

Italien hat das Recht, sentimentaler zu empfinden. In Italien werden Todesfälle und Verletzungen, Unglücksfälle und Verbrechen vollständig anders kommuniziert als im menschlich kühleren Norden. Die Medien in unserem südlichen Nachbarland wollen sofort wissen, wie etwas geschah und wer die Schuld daran trägt. Namen der Opfer und Täter werden nicht verschwiegen, sie gehören genauso zur Berichterstattung wie die Schuldfrage.

«Auf Wunsch des Publikums» findet immer wieder rasch eine Vorverurteilung statt. Für uns unverständlich, in Italien aber die Normalität. Auch die Struktur der TV- und Internet-Nachrichten ist so aufgebaut: Zuerst gehören etwa 50 Prozent der Sendezeit Innenpolitik und Weltgeschehen. Dann folgt nochmals die gleiche Zeit zu Unglücksfällen und Verbrechen – Polizei und Carabinieri, Gerichte und Gefängnisse gehören zum Tagesmenü.

Das Volk verlangt Strafen

Bei Katastrophen verlangt die italienische Öffentlichkeit sofort Antworten auf die Schuldfrage. Waren dies noch bis vor einem halben Jahrhundert die direkten Verantwortlichen möglichst vor Ort, so geht die Justiz heute schnurstracks auf die Unternehmensleitung zu. Sie hätten es doch in der Hand gehabt, das Unheil zu verhindern, so die Logik.

Stephan Schmidheiny betraf dies, als ihm alle Schuld für die Asbest-bedingten Todesfälle oder Erkrankungen von Mitarbeitenden einer seiner Fabriken im Piemont angelastet wurden – obwohl er einer der ersten gewesen war, der auf die Gefahr aufmerksam gemacht und die Gesetze übertreffenden Massnahmen eingeleitet hatte.

Ein anderes Beispiel ist das «Disastro ferroviario di Viareggio» von 2009, für das Mauro Moretti, der damalige Chef der italienischen Staatsbahnen, in letzter Instanz

zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt wurde. Ursache der Katastrophe (Entgleisung und Explosion eines mit Butan beladenen Güterzugs in Viareggio am 29. Juni 2009), bei der 32 Menschen starben und Hunderte verletzt wurden, war der Achsbruch eines deutschen Güterwagens aus Polen. Moretti wurde nicht verurteilt, weil er direkt oder indirekt schuldig war, sondern weil er die generelle Pflicht des «neminem laedere» (lateinisch für «verletze niemanden») nicht eingehalten habe. Anders gesagt: Er hätte als Privatperson den Bahnunfall vermeiden sollen. Moretti, mittlerweile 72 Jahre alt, sitzt seit dem 1. Juli 2026 im Gefängnis von Orvieto.

Ein weiterer Fall ist der Einsturz der Morandi-Strassenbrücke bei Genua am 14. August 2018 mit 43 Toten: Auch dort wurde der oberste Chef der «Autostrade» mittlerweile in erster Instanz verurteilt, weil er die Brücke nicht habe auf Schäden untersuchen lassen. Wäre dies möglich gewesen? Einer der grössten Brückenexperten, Marcel Tschumi, ehemaliger Chef der SBB-Brücken, verneint dies. Die von Architekt Morandi geschaffene Brücke war so gebaut, dass im Innern keine Kontrollen möglich waren. Diesen Aspekt hat das Gericht nicht in Betracht gezogen. Die Opfer und das Volk wollen den Chef bestraft sehen. Dass der Verkehr mit schweren Lastwagen und Autos seit 1967 um ein Mehrfaches gewachsen war, wurde nicht in die Betrachtungen miteinbezogen.

Die Reform des Schienenverkehrs in Norwegen ist endgültig gescheitert

Edwin Dutler Die Öffnung des Schienenverkehrs für den Wettbewerb startete 2017 mit einer umfassenden Eisenbahnreform durch die damalige Regierung. Dabei wurden Strecken für den Personenfernverkehr erstmals ausgeschrieben und an private und ausländische Betreiber vergeben. Die Infrastruktur verblieb jedoch beim Staat. «Go-Ahead» hat bei den Ausschreibun-

gen den Zugverkehr auf der Strecke Oslo – Stavanger gewonnen, konnte jedoch betreffend Pünktlichkeit und Qualität von Anfang an nicht reüssieren. Reklamationen waren an der Tagesordnung.

Ein Untersuchungsbericht des staatlichen Fahrzeugverwalters «Norske tog» hat letzten November 83 gravierende Mängel der Züge auf dieser Strecke festgestellt.

Deshalb hat die Regierung beschlossen, dass die staatliche Eisenbahngesellschaft Vy die Strecken im Dezember 2027 ohne Ausschreibung übernehmen wird.

Go-Ahead hat nun entschieden, sich aus Norwegen zurückzuziehen. Rückblickend lässt sich auch hier feststellen, dass die Privatisierung der Zugstrecken für die Kundinnen und Kunden kein Gewinn war.

Europäischer Fernverkehr in Bewegung

Der italienische Bahnbetreiber Italo will ab 2028 auch in Deutschland fahren. Trenitalia will in Frankreich präsent sein.

Gerhard Lob Der Markt für den Fernverkehr auf der Schiene in Europa wird aufgemischt. Wie das private italienische Eisenbahnverkehrsunternehmen Italo mitteilte, sollen ab Mitte 2028 auf den stark frequentierten Strecken München – Berlin – Hamburg und München – Köln – Dortmund seine Hochgeschwindigkeitszüge fahren. Geplant seien 50 Verbindungen täglich zwischen 18 Städten. Italo ist ein Konkurrent von Trenitalia auf dem italienischen Hochgeschwindigkeitsnetz.

Um dieses Angebot stemmen zu können, hat Italo bei Siemens 26 Hochgeschwindigkeitszüge des Typs «Velaro Multi System» bestellt und sich eine Option auf 14 weitere Kompositionen gesichert. Die Züge bestehen aus jeweils acht Wagen und bieten 450 Sitzplätze, ein Bordbistro sowie 5G- und Satelliteninternet über Starlink. Siemens bezifferte den Auftragswert, der auch einen Wartungsvertrag enthält, auf rund drei Milliarden Euro. Die Bundesnetzagentur hatte im Juli den Eintritt für Italo in

den deutschen Fernverkehrsmarkt auf der Schiene geebnet.

Festgelegt wurde, dass auf stark genutzten Streckenabschnitten künftig maximal 75 Prozent der Kapazitäten an ein einzelnes Bahnunternehmen vergeben werden dürfen. Die Deutsche Bahn hat bisher im Fernverkehr einen Marktanteil von 95 Prozent. Auch Flixbahn als bisher einziger grösserer Wettbewerber will das Angebot ausbauen (siehe InfoForum 1/2026).

Mit der Ankündigung haben die Italiener die deutsche Bahnbranche aufgeschreckt. Gewerkschaften, Fahrgastverbände und die Deutsche Bahn selbst warnen davor, dass ein weiterer Wettbewerber auf dem ohnehin schon an vielen Stellen überlasteten Schienennetz dazu führen könnte, dass Fern- und Regionalverkehr in der Fläche reduziert werden. Die DB-Tochter InfraGO hat angekündigt, gegen den Entscheid der Netzagentur klagen



Bald auch in Deutschland? Hochgeschwindigkeitszug von Italo in Milano Centrale.
Bild: Gerhard Lob

zu wollen. Während Italo nach Deutschland schielt, plant die italienische Staatsbahn Trenitalia den Erwerb von 19 neuen Hochgeschwindigkeitszügen, die den französischen Markt bedienen sollen. Die Züge wurden beim japanischen Hersteller Hitachi bestellt. Neun dieser Züge sollen auf den Strecken Paris – Lyon, Paris – Marseille und Paris – Mailand fahren. Die übrigen zehn sind für die Verbindung durch den Ärmelkanaltunnel nach London ab 2029 vorgesehen. Diese Strecke bedient bislang allein Eurostar.

ZDF im Streit mit der DB

Gerhard Lob Die ZDF-Dokumentation «Unsere Bahn: geliebt, verflucht – gefährlich?» von Dunja Hayali hat hohe Wellen geschlagen. Der 45-minütige Film wurde erstmals am 21. Juli 2026 im klassischen Fernsehen ausgestrahlt. Kaum war die Doku gelaufen, prasselte es auch schon Kritik von der Deutschen Bahn, welche forderte, den Streifen von der ZDF-Internetseite zu nehmen. Die Bahn warf dem Sender Fehler, falsche Tatsachenbehauptungen und eine unvollständige, verzerrende Berichterstattung vor. Das ZDF hat zwar einige Details korrigiert, weist die grundsätzliche Kritik und die Forderung nach einer Komplettlöschung jedoch zurück. Tatsächlich lässt sich die Doku bis anhin problemlos im Internet sehen. Überraschend in der Dokumentation ist aus unserer Sicht, dass viel zu stark auf die Digitalisierung fokussiert wurde, ausserdem ausschliesslich ein Vergleich mit dem Nachbarland Belgien erfolgte, nicht aber beispielsweise mit dem Schweizer Bahnsystem und seinen vorbildlichen Pünktlichkeitswerten. Angesichts der vielen realen Probleme für Kunden der Deutschen Bahn (Verspätungen, Zugausfälle, Personalmangel, etc.) erscheint die Kritik der Deutschen Bahn am ZDF allerdings reichlich kleinlich.

Allgemeines Alkoholverbot an deutschen Bahnhöfen

Gerhard Lob Die Deutsche Bahn (DB) plant ein flächendeckendes Alkoholverbot an allen rund 5400 Bahnhöfen in Deutschland. Ab dem 15. Oktober 2026 soll der Konsum von Bier, Wein, Schnaps und anderem Alkohol auf Perrons und in Bahnhofshallen ausserhalb der Gastronomie verboten werden. Bisher gilt ein solches Verbot vor allem an grossen Bahnhöfen wie Frankfurt, Hamburg und Köln.

DB-Chefin Evelyn Palla begründet die Ausweitung mit dem Ziel, mehr Ordnung und Sicherheit zu schaffen und Mitarbeitende sowie Reisende besser zu schützen. Die lokalen Hausordnungen sollen angepasst und das Verbot von DB-Sicherheitskräften und der Bundespolizei kontrolliert werden. Verstösse können zu Platzverweisen und bei Wiederholung zu einem dauerhaften Hausverbot führen.

Die Bahn verweist auf positive Erfahrungen am Hamburger Hauptbahnhof: Seit dem Alkoholverbot im April 2024 seien Konflikte und Auseinandersetzungen zurückgegangen, während sich das Sicherheitsgefühl verbessert habe. Auch der Reinigungsaufwand sei gesunken. Ein allgemeines Alkoholverbot in DB-Zügen gibt es weiterhin nicht.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) planen kein generelles Alkoholverbot in Bahnhöfen oder Zügen.

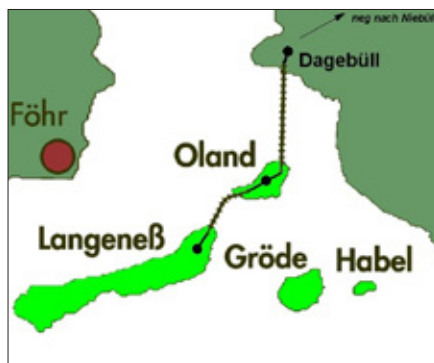
Treffpunkt am Leuchtturm von Dagebüll

Der besondere Trip: Mit der Lorenbahn auf die Hallig Oland in Nordfriesland.

Edwin Dutler Ganz im Norden Deutschlands, im nordfriesischen Wattenmeer, finden sich die Halligen. Es sind sehr kleine, nicht eingedeichte und flache Marschinseln, die bei Sturmfluten komplett vom Wasser überspült sind. Die wenigen Menschen, die dort leben, haben ihre Häuser auf künstlich aufgeschütteten Wohnhügeln, sogenannten Warften. Eigentlich unvorstellbar, dass einige dieser Halligen mit einer Bahn verbunden sind. Und doch ist es so.

Ein Besuch dieser faszinierenden Landschaft war mir vergönnt dank eines Geburtstagsgeschenks von meinen Freunden von Pro Bahn Deutschland. Konkret: Sie schenken mir einen Aufenthalt auf der Hallig Oland mit einer Fahrt auf der Schiene von Dagebüll nach Oland und zurück. Die «Lorenbahn» – so der Fachausdruck – ist nicht öffentlich zugänglich, sondern gehört dem Landesbetrieb Küstenschutz für seine Schutzarbeiten. Die Bewohner der Hallig Oland dürfen sie für ihre Besorgungen auf dem Festland benutzen, ausserdem dürfen sie Feriengäste für die An- und Rückreise abholen oder zurückbringen. Und ich kann sagen: Die Fahrt in der offenen Lore ist ein unvergessliches Erlebnis.

Die Streckenlänge von Dagebüll über Oland bis zur Nachbarhallig Langeness beträgt neun Kilometer mit einer Spurweite von 900 Millimeter. Zuerst muss aber Dagebüll erreicht werden: Rund drei Stunden dauert die Bahnreise von Hamburg bis nach Dagebüll, das sich auf dem Festland



Neun Kilometer Lorenbahn: Von Dagebüll über Oland nach Langeness. Grafik: zVg

vis-à-vis der bekannten Insel Amrum befindet.

Am Leuchtturm von Dagebüll erwartete mich mein Gastgeber Andreas. Nach dem Verladen des Gepäcks und dem Fassen der Wolldecken gegen Wind und Wetter konnte die Extrafahrt in Richtung Oland losgehen. An diesem Tag herrschte auf der Strecke Hochbetrieb, und so gab es auf praktisch jeder der meist nur einseitig befahrbaren Ausweichstellen Rangiermanöver. Nach der Ankunft im Bahnhof Oland folgte der Zimmerbezug in den grosszügigen ausgebauten Wohnungen, die mit sehr viel Liebe und Geschmack eingerichtet sind und keine Wünsche offen lassen.

Am nächsten Tag erlebten wir mit dem örtlichen Reiseleiter Dietmar eine Fahrt auf der Lorenbahn zur Hallig Langeness mitsamt Besichtigungstour. Da Langeness einen regelmässigen Schiffsanschluss besitzt, dürfen die Besucherinnen und Be-

sucher dieser Hallig die Lorenbahn nicht benutzen. Diese ist ausschliesslich den Gästen von Oland vorbehalten.

Die Geschichte der Halligbahn nach Oland und Langeness ist rund hundert Jahre alt. Entstanden ist die «Feldbahn», wie sie auch genannt wird, ab 1925, um Material für den Küstenschutz zu transportieren. Die Lorenbahn nach Oland ging ab 1927 in Betrieb. Zuerst benutzten die Halligbewohner eigenhändig gebaute, windbetriebene Loren (Segelloren) für den Transport von Lebensmitteln, Post und Baumaterial. Sehr bekannt wurde die Oländerin Magda Matthiesen, die von 1945 bis 1968 den Betrieb und die Versorgung mit ihrer Segellore prägte.

Ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wichen die Segelloren schrittweise motorisierten Verbrennungsloren (Benzin und Diesel). Seit 2021 sind auch umweltfreundlichere Elektro-Loren (E-Loren) auf der Strecke im Einsatz. Nicht verändert hat sich der Zweck der Lorenbahn: Sie ist nach wie vor eine reine Dienst- und Versorgungsbahn für den Küstenschutz und darf mit privaten Loren einzig von den Halligbewohnern und ihren Gästen genutzt werden.

Nach dem Besuch von Oland ging unsere Reise weiter nach Amrum, eine «echte» Insel, welche mit regelmässigen Schiffskursen von Dagebüll erreichbar ist. Speziell aufgefallen ist mir hier, wie professionell die Reiskette des öffentlichen Verkehrs funktioniert: Nach der Schiffsankunft in Wittdün wartete der Bus, welcher uns nach Norddorf brachte.

Die Rückreise in die Schweiz habe ich aus Komfortgründen nicht an einem Tag gemacht, sondern mit einem Zwischenstopp im schmackhaften Städtchen Husum verbunden. Wahrscheinlich werde ich schon bald wieder in diese faszinierende Gegend Norddeutschlands kommen; auf der Strecke von Hamburg nach Westerland (Sylt) verkehren seit diesem Sommer die neuen ICE-L von Talgo.

Weitere Infos:
www.fewos-hallig-oland.de
www.inselbahn.de



Andreas ist nicht nur perfekter Gastgeber, sondern auch «Zugführer» seiner Lore. Bild: Edwin Dutler



Pro Bahn
Schweiz

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)



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 •

Nachrichten 2

Bus-Vorfahrt in Luzern

Kanton und Stadt Luzern haben sich auf neue Busspuren und weitere Massnahmen zur Busbeschleunigung im Stadtzentrum geeinigt. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 werden auf mehreren Kantonsstrassenabschnitten im Zentrum – darunter Pilatusstrasse, Zürichstrasse, Alpenstrasse, Schweizerhofquai und Haldenstrasse – bestehende Mischspuren zu reinen Busspuren oder gemeinsamen Bus- und Velospuren umgewidmet. Eine zweite Etappe folgt ab 2027, unter anderem mit Massnahmen am Bahnhofplatz, auf der Seebücke, am Schwanenplatz, auf der Obergrundstrasse und der Luzernerstrasse. (pd)



Verschärfte Radkontrollen

Im August 2023 entgleiste im Gotthard-Basistunnel ein Güterzug auf der Fahrt von Chiasso nach Basel. Die Weströhre des Tunnels blieb rund ein Jahr gesperrt. Die Kosten für die Reparaturen beliefen sich laut SBB auf 150 Millionen Franken. Die SBB haben neben der Installation von Entgleisungsdetektoren (im Bild) auf der Zufahrtsstrecke zum Tunnel auch die Kontrolle der Räder an den Güterwagen, welche auf der Gotthard-Strecke verkehren, verschärft: Mitarbeitende von SBB Cargo überprüfen in aufwendigen Stichkontrollen, ob das Rollmaterial intakt ist und keine sicherheitsrelevanten Abnutzungserscheinungen aufweist, wie der Tages-Anzeiger berichtete. (gl)



Weniger Fanzüge

Seit dieser Saison verkehren Fussball-Fanzüge bei Super-League-Spielen nur noch innerhalb des regulären Fahrplans. Konkret heisst das: Spielt eine Mannschaft am Samstagabend oder unter der Woche um 20.30 Uhr im Tessin oder im Wallis, gibt es für die Auswärtsfans keinen Rücktransport mit dem öV mehr. Vereine oder Fanclubs protestierten, denn sie müssen so deutlich teurere Charterzüge oder Reisecars organisieren, damit die Fans die Heimreise antreten können. Andernfalls verbringen diese die Nacht am Bahnhof und reisen erst am nächsten Morgen mit dem ersten Regelzug zurück. Die SBB begründeten den Schritt mit dem Spardruck und den hohen ungedeckten Kosten. (gl)

Top-Regionalverkehr

Auch im Jahr 2025 überzeugte der regionale Bus- und Zugverkehr in der Schweiz mit hoher Qualität. Insbesondere bei der Pünktlichkeit und der Sauberkeit wurden weitere Fortschritte erzielt. Dies geht aus einem Bericht des Bundesamts für Verkehr über die Qualität des regionalen Personenverkehrs hervor. Wie in den vorangegangenen Jahren gelangte die grosse Mehrheit der Reisenden 2025 rechtzeitig und ohne Zwischenfälle ans Ziel. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt waren im letzten Jahr mehr als 95 Prozent der Regionalzüge und

90 Prozent der Busse pünktlich (weniger als drei Minuten verspätet) unterwegs. (pd)

Per Bahn nach Livigno

Die Bündner Verkehrsdirektorin Carmelia Maissen (Mitte) unterstützt die Idee einer Zugverbindung zwischen S-chanf im Engadin und Livigno im oberen Veltlin. Im Dezember soll von italienischer Seite ein konkretes Projekt vorgestellt werden. Im Moment handle es sich noch um eine Vision, nicht um einen konkreten Plan, so Maissen. Eine italienische Studie geht von einer Bahnstrecke von 14,6 Kilometern aus, davon 12,2 Kilometer in einem Tunnel. Die geschätzte Fahrzeit würde dereinst zwischen sieben und zehn Minuten betragen. (gl)

Erst- und zweitklassig

Wer bei den SBB ein Billett der 1. Klasse in Bussen oder Trams löst, obwohl es im betreffenden Verkehrsmittel keine verschiedenen Klassen hat, kann sich beim SBB-Contact-Center oder in einem SBB-Reisecenter melden, um das Geld zurückzuerhalten. Berichte von Kunden, die im Postauto den Preis der 1. Klasse bezahlten, obwohl diese Klasse gar nicht angeboten wird, schlugen in den Schweizer Medien hohe Wellen. Dies kann passieren, wenn das Ticket in einem Verbund (mit anderen Verkehrsmitteln in den gleichen Zonen) gewählt wird. Im Moment ist es dann in der SBB-App möglich, ein Billett für die 1. oder 2. Klasse zu lösen, auch wenn die 1. Klasse auf einer Teilstrecke nicht angeboten wird. (gl)

EW IV werden rezykliert

Die SBB verabschieden sich bis Ende der 2030er-Jahre schrittweise von den bekannten Einheitswagen IV (EW IV) und gehen dabei neue Wege. Statt sie einfach auszumustern, werden verschiedene Komponenten zur Weiterverwendung aufbereitet. 93 Prozent des Gesamtgewichtes des Wagens werden rezykliert. Bei den restlichen 7 Prozent wird mit verschiedenen Massnahmen geprüft, wie diese ebenfalls noch nachhaltig genutzt werden können. Zum Beispiel werden über 1000 Fenster aus alten EW-IV-Wagen beim SBB-Neubau «Gebäude X» auf dem Areal der ehemaligen SBB-Reparaturwerkstätte in Zürich Altstetten für die Fassadenverglasung verwendet. (hr)

Die letzte Augenzeugin des Zahnrad-Pioniers

Vreni Abt-Käppeli hat Roman Abt (1850-1933) noch persönlich erlebt und seine technischen Unterlagen an die ETH-Bibliothek übergeben.

Lorenz Degen Etwas ausserhalb von Bünzen, mitten im aargauischen Freiamt auf einer kleinen Anhöhe, liegt der Rütihof. Hier lebt Vreni Abt, 99-jährig. Ihr Grossvater Josef Käppeli war Rektor einer landwirtschaftlichen Schule, später Direktor für Landwirtschaft im Innendepartment. Ihr Vater Paul Käppeli war Tierarzt, ihre Mutter stammte aus Zürich. Aufgewachsen ist die rüstige Seniorin in Muri bei Bern. Sie hat in die Familie Abt eingeheliratet. «Roman Abt war ein Grossonkel meines Mannes. In der Familie hiess er «der Zahnrad-Roman», weil es noch andere mit diesem Vornamen gab.»

Roman Abt gehört zu den vier Zahnradpionieren der Schweiz. Als Mitarbeiter von Niklaus Riggensbach (1817-1899) war er massgeblich am Bau der Giessbachbahn (1879) beteiligt. Später erfand er sein eigenes Zahnstangen-System, das bis heute verwendet wird, unter anderem am Furka- und am Oberalp-Pass. Aufgewachsen ist Roman Abt ebenfalls im Rütihof. Das ehemalige «Doktorhuus» im Dorf, das heute die Gemeindeverwaltung beherbergt, kaufte er später und liess eine Nichte darin wohnen.

Gesehen hat Vreni Abt-Käppeli Roman Abt einmal auf einer Reise: «Ich war noch ein Kind. Mit meinen Geschwistern und den Eltern sind wir in einem Topolino nach Luzern gefahren und dort habe ich Roman



Die 99-jährige Vreni Abt mit einem Skizzenbuch von Roman Abt.

Bild: Lorenz Degen

Abt gesehen.» Sie ist die letzte Augenzeugin, die sich noch an diese bedeutende Persönlichkeit erinnern kann, möchte aber aus Altersgründen keine Anfragen für Auskünfte entgegennehmen: «Ich brauche jetzt meine Ruhe.»

Der Freienhof neben der Luzerner Jesuitenkirche, wo der kinderlose Roman Abt mit seiner Frau lebte, sieht sie in Gedanken ebenfalls noch vor sich. Das formschöne, spätgotische Haus wurde 1949 abgerissen.

Ein Neubau kam nicht zustande, so dass die Fläche heute leer steht. Die umfangreiche Kunstsammlung wurde nach Roman Abts Tod versteigert und in die ganze Welt verstreut. Vreni Abt hat die technischen Unterlagen von Roman Abt der Bibliothek der ETH übergeben, wo sie eingesehen werden können. Roman Abt ist in Bünzen beerdigt, sein Grab befindet sich neben der Kirche. Der fein gemesselte Grabstein zeigt die Freienhof-Fassade in Luzern.

Ein praktischer Reiseführer

Lorenz Degen Das Offenbacher Autoren-Ehepaar Eberhard Urban und Kristiane Müller-Urban hat 2019 die erste Auflage von «Unterwegs mit Museumsbahnen» veröffentlicht, im gleichen Jahr verstarb Eberhard Urban. Erfreulich ist, dass es nun trotzdem eine zweite, aktualisierte Auflage dieses praktischen Reiseführers aus dem Verlag Transpress vorliegt. Die Autoren dokumentieren in übersichtlicher Form sämtliche aktiven historischen Bahnen in Deutschland, Österreich und der Schweiz, auch regulär mit Dampf betriebene Strecken in Sachsen oder im Harz sind in einem eigenen Kapitel zu Traditionsbahnen vertreten. Geordnet nach Bundesländern, von

Norden nach Süden, findet man sich darin rasch zu recht und erfährt Wissenswertes zur Geschichte und zum Rollmaterial der jeweiligen Strecke. Sehr schöne Fotos vermitteln Vorfreude auf einen Besuch.

Bei einigen Museumsbahnen muss man sich leider beeilen: Die wunderschöne Dampfkleinbahn von Bad Orb nach Wächtersbach oder der «Schluff» bei Krefeld befinden sich in ihrer letzten Saison. Steigende Kosten und fehlende Unterstützung durch die Kommunen



Zum Reiseführer

Kristiane Müller-Urban,
Eberhard Urban
Unterwegs mit Museumsbahnen in Deutschland, Österreich und der Schweiz
ISBN 978-3-613-71785-5
192 Seiten, 200 Farbbilder
ca. 30 Franken

zwingen die Betreiber zur Einstellung des Fahrbetriebes. Den Autoren gebührt Dank und Respekt für die grosse Fleissarbeit, die jedem Bahnfreund die Reisevorbereitungen erleichtern.

Wallis, Uri, Graubünden: Drei Bergkantone – verbunden via Bahn

Eindrücke von der Jubiläumsfahrt: Die Matterhorn-Gotthard-Bahn feierte am 3. Juli 2026 den 100. Jahrestag der Eröffnung der durchgehenden Strecke Brig – Andermatt – Disentis.

Lorenz Degen Strahlend glänzt die rote Lackierung in der Sonne. Die Lok Nr. 36 der Furka-Oberalp-Bahn (FO) ist mit ihren 78 Jahren mehr als doppelt so alt wie ihr Maschinist. Lokführer Emanuel Manet (34) ist bereits um 5 Uhr aufgestanden, um den Jubiläumszug vom Depot Glisergund in den Bahnhof Brig zu bringen. Sein Kollege, Zugbegleiter Patrick Brenzikofer (32), bespricht am Funk die letzten Details des Extrazuges 950, der die rund 60 Ehrengäste um 8.10 Uhr Richtung Goms und weiter über die Furka- und Oberalpstrecke bis nach Disentis bringt.

Im Bahnhof Brig spricht der CEO der Matterhorn-Gotthard-Bahn, Egon Gspöner, bei Kaffee und Gipfeli vom «Jahrhundertbauwerk», das drei Kulturen verbindet und dessen Fertigstellung mit grossen Opfern verbunden war. «Aber heute ist ein Freudentag. Ich bin stolz, dass wir nach hundert Jahren immer noch auf dieser Strecke fahren, und bin überzeugt, dass es diesen Schienenweg auch in hundert Jahren noch geben wird.»

Die Ehrengäste, vornehmlich Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Touris-

mus der Kantone Wallis, Uri und Graubünden, nehmen auf den Holzbänken Platz. Die rot gestrichenen Wagen stammen aus dem Bestand der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Pünktlich setzt sich die Komposition in Richtung Oberwald in Bewegung. Die wenigen Kreuzungen mit Regionalzügen werden zügig bewältigt. Dauert die Reise gewöhnlich eine Stunde und zwanzig Minuten, erreicht der Nostalgiezug Oberwald in einer knappen Stunde.

Ab 1942 elektrifizierte Strecke

Der Gommer Gemeindepräsident Gerry Kuchler ist begeistert: «Solche schnellen Verbindungen nach Brig brauchen wir.» Er zeigt auf einen neuen Gleisabschnitt bei Münster: «Unlängst wurden viele Schienen ausgetauscht und neuer Schotter verlegt.» Derweil versorgt das Team um Kommunikationsleiter Jan Bärwalde die Gäste mit Roggenbrot, Hobelkäse, Trockenfleisch, Cholera und «Fondue-Kuchen».

Für Lokführer Manet sind die 60 Tonnen Anhängelast ein «leichter Zug»: «Die Lok kann 80 Tonnen ziehen, früher hat sie den Glacier-Express mit 105 Tonnen gezogen.»

Wegen der eingereihten Zweiachser liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 45 km/h. Wesentlich schneller sind die Fotografen unterwegs, die dem Zug mit ihren Autos förmlich nachjagen.

Der Bündner Bahnexperte Tibert Keller alias «Gian Gieri» unterhält die Gäste mit Anekdoten aus dem Bahnalltag. Auch der Direktor der Rhätischen Bahn (RhB), Renato Fasciati, lacht mit. Für ihn ist die Verbindung über den Oberalp-Pass und durch den Furka-Basistunnel wichtig, «gerade für den Glacier-Express». In vier Jahren wird dessen 100-Jahr-Jubiläum gefeiert.

1926 war man zunächst froh, die Strecke überhaupt durchgehend befahren zu können. Denn nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs waren die Bauarbeiten am Furka-Tunnel und an der Oberalp nur schleppend vorangekommen und nach dem Konkurs der Brig-Furka-Disentis-Bahn 1919 eingestellt worden. RhB-Direktor Bener setzte sich energisch für die Fertigstellung ein. Mit Unterstützung des Bundes und der drei Gebirgskantone wurde die Furka-Oberalp-Bahn (FO) gegründet. Bis zum Zweiten Weltkrieg fuhr sie mit Dampf, ab 1942 elektrisch. Aus dieser Epoche stammt die Lok Nr. 36.

In Oberwald steht nun ein Lokwechsel und zugleich ein Zeitsprung bevor. Die Elektrolok fährt solo durch den Furka-Basistunnel nach Realp, während die Dampflokomotive BFD 4 von 1914 herbeizischt. Lokführer Martin Horath und Heizer Paul Gwerder bringen den Jubiläumszug über die selten genutzte Verbindungsweiche auf die Furka-Bergstrecke – jene Strecke, von der man 1981 glaubte, dass darauf nie wieder ein Zug fahren würde. Denn mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels im Juni 1982 ging der lang ersehnte Wunsch des Goms und des Urserentals nach einer



Der Lokführer Emanuel Manet (in der Lok 36) brachte die Gäste sicher bis Disentis; das Zugteam des Jubiläums-Extrazuges bei der DFB: Babs Hofstettler, Paul Gwerder, Martin Horath (v.l.n.r.). Bilder: Lorenz Degen



Der Bahnjournalist Tibert Keller alias «Gian Gieri» (links) glänzte mit Anekdoten; der Briger Stadtpräsident Mathias Bellwald (oben rechts) zeigte sich in Feierlaune.

wintersicheren Verbindung in Erfüllung. Das FO-Netz zerfiel nun nicht mehr in zwei schwach frequentierte Teilstrecken, und der Glacier-Express konnte ganzjährig verkehren. Idealisten retteten gleichzeitig die Bergstrecke.

Alt-Direktor Rolf Escher, mit 85 Jahren der älteste Mitreisende, erinnert sich an den Widerstand gegen die Verbindungsweiche: «Meine Geschäftsleitung wollte auf keinen Fall, dass in Oberwald und Realp eine Gleisverbindung zur Dampfbahn eingebaut wird.» Heute sei das Verhältnis zur Dampfbahn bestens. Auch der geplante Grimseltunnel sorgt unterwegs für Gesprächsstoff. Während ein Briger skeptisch meint, Bundesrat Röstli wolle sich damit ein Denkmal setzen, sieht Gerry Kuchler darin neue Perspektiven für das Goms: «Das Goms rückt an Bern heran.»

Endstation Disentis

Der Zug schnaubt nach Gletsch. «Zu diesem Ort hatten wir Gommer früher keinen Bezug», erzählt Kuchler. Gletsch war nobel, das Hotel Glacier du Rhône zog internationale Gäste an. Heute ist vom Glanz wenig geblieben: Der Rhonegletscher ist kaum mehr zu sehen, das Hotel seit Jahren eine Baustelle, dazu lärmen die Motorräder. Nach kurzer Pause zum Wasserfassen

geht es mit Zahnrädern Richtung Furka-Scheiteltunnel.

Rolf Escher blickt auf den jungen Roten, wie die Rhone an ihrem Ursprung heisst. Er war der letzte FO-Direktor und trieb die Fusion mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) voran. «Die reiche BVZ wollte zuerst nicht mit der armen Staatsbahn zusammengehen», erinnert er sich. Besonders belastend waren für ihn die Besuche bei Familien, die Angehörige bei Zugunfällen verloren hatten. Er ging gemeinsam mit dem Lokführer zu den Hinterbliebenen und erklärte oft, dass dieser den Zug nicht rechtzeitig hätte bremsen können. Mit der Verlegung der Strecke aus Naters konnten 17 unbewachte Bahnübergänge aufgehoben werden – ein grosser Sicherheitsgewinn.

Die Station Furka liegt auf 2131 Meter über Meer und ist damit der höchste Punkt der Reise. Der reguläre Dampfzug aus Realp trifft ein, fast voll besetzt. Peter Amacher, der soeben das Präsidium der Dampfbahn Furka-Bergstrecke abgegeben hat, blickt zufrieden auf «seine» Bahn: «Es ist eine einmalige Situation: Freiwillige haben eine totgeglaubte Strecke wieder zum Leben erweckt.» Rund 70 Millionen Franken an Geldmitteln seien in den vergangenen 40 Jahren für die Instandhaltung aufge-

wendet worden, inklusive Freiwilligenarbeit entspreche dies etwa 150 Millionen Franken.

Entlang der Furkareuss geht es hinunter nach Realp, wo das Mittagessen in der Wagenremise der DFB wartet. DFB-Verwaltungsratspräsident Gerhard Züger erinnert an die 5500 Vereinsmitglieder und an die rund 1000 Freiwilligen, die jedes Jahr an Strecke, Rollmaterial und Betrieb mitarbeiten.

Im Bahnhof Realp übernimmt die Elektrolok Nr. 36 wieder den Zug. Flott geht es durchs Urserental nach Andermatt, wo bald der neue Bahnhof gebaut wird. 51 Wohnungen entstehen, die Hälfte davon zu günstigen Konditionen für das Bahnpersonal.

Lokführer Manet hat den Zug inzwischen über den Oberalp-Pass (die Zughaltestelle liegt auf 2033 Meter über Meer) in seine Heimat Disentis gebracht. Auch sein Vater war Lokführer. Als Kind begleitete Emanuel ihn manchmal auf einer «Balkon-Loki» über die Oberalp, obwohl das nicht erlaubt war. «Später will ich auch so eine Loki fahren», sagte er damals. Sein Vater antwortete: «Bis dann sind diese wohl nicht mehr da.» Dass eine solche Maschine als historisches Fahrzeug überlebte, ist tatsächlich ein Glücksfall. Die Lok gehört dem Verein MGB Historic, der mehrere Elektroveteranen als Zeitzeugen erhalten will.

Der Gemeindepräsident begrüsst die Gäste auf Rätoromanisch. Nach den Wallisern und den Urschnern wird damit auch die dritte Kulturgruppe gewürdigt. Eine Glace kühlt den Gaumen, das rätoromanische Radio sammelt Stimmen der Anwesenden. Damit endet die Jubiläumsfahrt. In vier Jahren steht bereits das nächste grosse Bahnfest bevor: 100 Jahre Glacier-Express.

Le projet de métro Jura-Léman-Salève

Le succès éclatant du RER Léman Express à Genève a suscité localement un intérêt renouvelé pour le chemin de fer comme transport capacitaire dans une agglomération.

Pierre Hofmann Tenant compte du fait que le réseau Léman Express n'irrigue que très partiellement le territoire genevois, des projets ont été élaborés pour compléter son offre. Parmi ceux-ci, celui désigné d'abord comme «Raquette», puis comme «Diamétrale», a été plus particulièrement étudié. Il était conçu comme une extension du réseau ferroviaire existant, avec deux branches se détachant du cœur du réseau, d'une part entre Cornavin et Sécheron, d'autre part entre Lancy-Pont-Rouge et Lancy-Bachet. Les deux nouvelles branches se dirigeaient alors respectivement vers Meyrin et Saint-Genis-Pouilly et vers Plan-les-Ouates et Saint-Julien, avec des extensions ultérieures possibles à plus long terme.

Le projet de Diamétrale comportait deux éléments problématiques. La nécessité d'inscrire ce développement dans le cadre contraignant de PRODES en repoussait la réalisation à une échéance lointaine, trop tardive au regard de la demande croissante de mobilité du bassin genevois. Par ailleurs, son exploitation aurait entraîné une surcharge du réseau existant entre Cornavin et Lancy-Pont-Rouge, pouvant nécessiter à son tour de très lourds travaux pour augmenter la capacité de ce tronçon.

L'État de Genève a proposé au printemps 2025 un concept différent: une liaison ferroviaire souterraine à haute capacité entre le pied du Jura et le pied du Salève, sur une plateforme de type métro indépendante du réseau ferroviaire existant. Les études préliminaires ont progressivement affiné le tracé, sous la forme d'un 'fuseau d'intention' qui prévoit la desserte des principaux secteurs d'habitat et d'emploi. La ligne partira de Saint-Genis-Pouilly, desservira le CERN, Meyrin-Cité, l'Aéroport, le quartier international, le centre-ville de Genève, le quartier Praille-Acacias-Vernets et la ZIPLO, pour terminer à Saint-Julien, voire à Neydens. Le projet sera possiblement réalisé en deux phases, la partie sur la rive droite du lac et du Rhône en premier lieu, puis celle sur la rive gauche. Les interfaces avec le réseau Léman Express seront situées

aux haltes de Genève-Sécheron (pour éviter la saturation à la gare de Cornavin) et de Lancy-Bachet. Au centre-ville, le tracé passera au plus près de la gare de Cornavin et desservira les importants pôles de transports publics de Rive et de Plainpalais. Le mode d'exploitation prévoit une solution de type «métro automatique», à écartement normal et roulement fer-sur-fer. Une exploitation avec une cadence de 3 minutes, pouvant être portée à 90 secondes, offrirait une capacité atteignant près de 400 000 voyageurs par jour. Le nouveau réseau est baptisé «Liaison ferroviaire Jura-Léman-Salève» (LJLS).

Le financement du projet sera assumé par le Canton de Genève (y compris les courtes extensions sur sol français), avec une participation escomptée de la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération. Un crédit de 30 millions de CHF avait été voté par le Grand Conseil genevois en janvier 2023 pour l'étude de la liaison diamétrale précitée; il est resté utilisable pour le projet LJLS. En août 2025 le Conseil d'État a créé une organisation opérationnelle et une gouvernance transversale pour le suivi des priorités cantonales en matière ferroviaire, parmi lesquelles la liaison LJLS est hautement prioritaire. Le Conseil d'État a également mis sur pied un conseil consultatif qui représente la société civile dans le suivi des études préliminaires et l'élaboration du projet. Ce conseil a d'ores et déjà établi un cahier de recommandations étoffé et pertinent, dont il sera tenu compte lors de la poursuite des études.

L'État de Genève prévoit une mise en service de la LJLS dans la première moitié des années 2030.

«L'État de Genève a proposé une liaison ferroviaire souterraine à haute capacité entre le pied du Jura et le pied du Salève.»

Metro-Projekt Jura-Léman-Salève in Genf

Pierre Hofmann Der grosse Erfolg des Léman-Express seit seiner Inbetriebnahme 2019 hat in Genf das Interesse an leistungsfähigen Bahnverbindungen verstärkt. Da das bestehende Netz grosse Teile der Region nur unzureichend erschliesst, wurden verschiedene Ergänzungen geprüft. Das frühere Projekt «Diamétrale» sah zwei neue Äste in Richtung Meyrin/Saint-Genis-Pouilly sowie Plan-les-Ouates/Saint-Julien vor. Es erwies sich jedoch als problematisch: Wegen der Einbindung in das nationale Ausbauprogramm STEP wäre eine Realisierung nur langfristig möglich gewesen.

Im Frühjahr 2025 präsentierte der Kanton Genf deshalb ein neues Konzept: die unterirdische Verbindung (Liaison) Jura-Léman-Salève (LJLS), die unabhängig vom bestehenden Bahnnetz als automatisches Metro-System betrieben werden soll. Die geplante Strecke verbindet Saint-Genis-Pouilly mit Saint-Julien und erschliesst wichtige Wohn- und Arbeitsgebiete. Sie führt unter anderem über das CERN, Meyrin-Cité, den Flughafen, das internationale Viertel, das Genfer Stadtzentrum, Rive, Plainpalais und Praille-Acacias-Vernets. Verknüpfungen mit dem Léman-Express sind in Sécheron und Lancy-Bachet vorgesehen.

Mit einem Drei-Minuten-Takt, der bis auf 90 Sekunden verdichtet werden könnte, soll die LJLS bis zu 400 000 Fahrgäste täglich befördern. Die Finanzierung soll hauptsächlich der Kanton Genf übernehmen, ergänzt durch Bundesmittel und französische Beiträge für die kurzen Streckenabschnitte in Frankreich. Die Planung hat seit 2025 hohe Priorität. Der Kanton strebt eine Inbetriebnahme in der ersten Hälfte der 2030er-Jahre an.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Ingiustamente sottovalutate

Ci sono tante autolinee accattivanti o particolari. Cerchiamo di usarle e capirne la storia.

Mario del Curto Le autolinee hanno un ruolo basilare nel sistema svizzero del Trasporto pubblico, la loro diffusione è talmente dominante e radicata da rendere banale il loro ruolo. Percezione sbagliata, da correggere. Alcune di esse non hanno bisogno di modificare la loro falsa «banalità», per loro natura sono particolari o accattivanti; eccone un breve elenco per la nostra regione.

TPL linea 12:

Lugano Centro – Brè

Linea urbana di Lugano che conduce al montano quartiere di Brè. Oltre a essere utile agli escursionisti desiderosi di effettuare l'attraversata dei Denti della Vecchia o salire sul Monte Boglia, espleta un ruolo per l'utenza urbana. La vicina funicolare del Monte Brè non entra in concorrenza, le due linee hanno un ruolo distinto. Per il viandante funicolare e linea 12 possono divenire complementari.

La Posta linea 62.423:

Lamone FFS – Magliaso FLP

Questa linea collega due località poco distanti fra loro, seguendo un lungo percorso, attraverso gran parte del Malcantone. Si inizia la risalita verso Arosio percorrendo la Penudria, una rampa di circa 4 km con un dislivello di 497 m, ambita sfida per i ciclisti. Indi si passa da Breno, Miglieglia, Novaggio, Curio e si raggiunge il capolinea di Magliaso FLP. Chiaramente l'utenza pendolare non si sviluppa sull'intero percorso, chi usa il postale fra i due capolinea lo fa per concedersi un tranquillo giro turistico. Il Malcantone ha un aspetto bucolico, se sei impegnato a guidare non puoi distrarti. L'uso del postale è perfetto. Il viandante potrà adeguare la sua camminata in base alla linea, senza la preoccupazione di dover parcheggiare l'auto.

La Posta linea 62.447:

Tesserete – Sonvico

Sonvico e Tesserete sono due borghi che si guardano dalla parte opposta della Valle del Cassarate. Da sempre si parla di collegarli con il Ponte di spada; quando furono soppresse le due ferrovie Lugano – Cadro –



Mario del Curto von der Tessiner Pro-Bahn-Sektion Astuti beschreibt interessante Busfahrten im Einzugsbereich der Tarifgemeinschaft Arcobaleno, welche neben dem Tessin und dem Misoix sogar Fahrten bis Disentis GR (im Bild) einschliesst.
Bild: Mario del Curto

Dino e Lugano – Tesserete, ci fu chi ventilò la creazione di una linea filoviaria circolare Lugano – Dino – Tesserete. Dopo secoli di attesa, nel 2027 le due sponde saranno collegate con un ponte ciclopedonale. La linea 447, malgrado le sue poche corse, collega in 42/44 minuti le due località, passando da Cimadera (punto di partenza per il Pairolo – Denti della Vecchia), per poi scendere nel fondovalle a Maglio di Colla e raggiungere Tesserete. Le due sponde sono collegate anche dalla linea ARL 62.461 Villa Luganese – Lugano – Tesserete. Da notare che la linea ARL impiega 53 minuti da Sonvico a Tesserete.

FART linea 62.315:

Locarno – Cavigno

In origine era una ferrovia che collegava Locarno a Bignasco, la particolarità di questa autolinea sta nel fatto di aver mantenuto l'anima ferroviaria. Il tracciato è uguale, salvo aver spostato giustamente il capolinea a Cavigno. La presenza dei bus

articolati ci porta al concetto di treno, la frequentazione locale e turistica fa pensare alle ferrovie secondarie.

La Posta/Autolinee Bleniesi:

Biasca – Lucomagno – Disentis

Purtroppo si tratta di una linea estiva, la quale ha avvicinato dal profilo del trasporto pubblico una zona distante del Canton Grigioni. Si pensi che, quando la tratta non è espletata, per raggiungere Disentis esistono due vie, lunghe e costose. Una per il Gottardo (Bellinzona – Göschenen – Andermatt – Disentis), oppure via San Bernardino (Bellinzona – Coira – Disentis). Mi auguro si possa introdurre tale collegamento per tutto l'anno. Per rendere questa tratta competitiva, la Val Medel è stata inserita nella zona tariffaria Arcobaleno (Lucomagno – Disentis).

Sono perfettamente cosciente che il tutto è opinabile, ognuno ha le proprie sensibilità. Si potrebbe aggiungere la Lugano – Tirano della Ferrovia Retica, la breve linea urbana di Bellinzona per il Castello di Sasso Corbaro, la Giubiasco – Carena, la Bellinzona – Coira, la Ponte Tresa CH – Luino e molte altre. Abbiamo una rete di autolinee di tutto rispetto, cerchiamo di usarle e capirne la storia.

Harsche Kritik am Grimseltunnel-Projekt

Pro Bahn Ostschweiz diskutierte anlässlich der Mitgliederversammlung die Ausbauschritte im Rahmen von «Verkehr '45» und dem Gutachten Weidmann.

Bruno Eberle An der vor kurzem durchgeführten Mitgliederversammlung von Pro Bahn Ostschweiz wurden von den anwesenden Mitgliedern ausführlich die Ausbauschritte «Verkehr '45» und deren Beurteilung durch die Studie von Professor Ulrich Weidmann, einem der besten Kenner der Verkehrssituation in der Schweiz, diskutiert. Der Bundesrat hat am 19. Juni das Vernehmlassungsverfahren zu «Verkehr '45» eröffnet. Dieses dauert bis zum 9. Oktober 2026.

Einig war man sich an der Mitgliederversammlung darin, dass für einmal nicht nur eine grosse Auslegeordnung über alle Projekte in der ganzen Schweiz gemacht wurde, sondern auch eine neutrale Priorisierung durch das Gutachten von Professor Weidmann. Normalerweise werden in der Schweiz jene Regionen bevorzugt, welche die beste Lobbyarbeit machen und deren Parlamentarier die besten Verbindungen in Bern haben. Natürlich ist auch – gut eidgenössisch – wichtig, dass alle Landesregionen, Stadt und Land sowie Gebirgs-

regionen und Flachland einigermaßen gleichmässig berücksichtigt werden. Aber diese Betrachtungsweise hat auch Grenzen. Die Millionen-Agglomeration Zürich ist nicht vergleichbar mit einem Tal mit rund 30 000 Einwohnern.

Natürgemäss wurden von den Ostschweizer Mitgliedern Projekte aus der Ostschweiz ganz vorne priorisiert. Dabei standen die verbliebenen Ausbauprojekte auf viel befahrenen einspurigen Linien im Vordergrund, nämlich Rorschach Stadt – Rorschach und die andere Restanz am Walensee bei Tiefenwinkel auf der Linie Zürich – Chur. Zum Glück wurden diese beiden Projekte auch von Professor Weidmann als sehr wichtig angesehen. Natürlich hat die

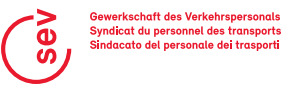
«Die Millionen-Agglomeration Zürich ist nicht vergleichbar mit einem Tal mit rund 30 000 Einwohnern.»

Ostschweiz noch weitere Wünsche wie die schnelleren Ein- und Ausfahrten in Gossau SG, diverse Ausbauten auf der Linie Frauenfeld – Wil und Leistungssteigerungen der Bahnhöfe St. Gallen und Rorschach. Auch der Brüttenertunnel ist für die Ostschweiz von grosser Bedeutung.

Den Mitgliedern von Pro Bahn Ostschweiz fehlt jedes Verständnis für das teure und eher symbolische Projekt Grimseltunnel. Hier viel Geld für ein touristisches Vorhaben mit begrenztem Nutzen aufzuwenden, ist aus ihrer Sicht nicht angebracht – auch wenn es für den Heimatkanton von Bundesrat und Verkehrsminister Albert Rösti ist.

Die Mitgliederversammlung hat die grosse Hoffnung ausgesprochen, dass die wirklich wichtigen Projekte bald an die Hand genommen werden. Dazu gehört ausdrücklich der Ausbau einiger Einspurstrecken in der Ostschweiz, die jeweils einen Flaschenhals bilden. In diesem Sinn werden wir auch bald diverse Stände- und Nationalräte aus der Ostschweiz informieren.

Firmen / Gönner

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

Forderungen im Fahrplanverfahren

Pro Bahn Schweiz verlangt bessere internationale Verbindungen und zuverlässige Anschlüsse.

Bastian Bommer Pro Bahn Schweiz hat den Fahrplanentwurf 2027 studiert und im Fahrplanverfahren im Juni 2026 eine Reihe von Vorschlägen gemacht. Im Zentrum stehen Verbesserungen im internationalen Personenverkehr nach Italien und Frankreich sowie die Sicherung wichtiger Anschlüsse im Inland während grösserer Bauarbeiten.

Simplon-Achse

Die Verbindung zwischen der Schweiz und Norditalien über die Simplon-Achse leidet seit Jahren unter Bauarbeiten, verlängerten Fahrzeiten und häufigen Anschlussbrüchen. Gleichzeitig wächst die Nachfrage nach Bahnreisen Richtung Italien via Simplon kontinuierlich. Pro Bahn Schweiz fordert deshalb eine Reihe konkreter Verbesserungen.

Zusätzlicher EuroCity Basel – Milano: Heute verkehren zwischen Basel, Bern und Mailand höchstens vier tägliche EC-Zugpaare. Pro Bahn Schweiz beantragt die Einführung eines zusätzlichen fünften Zugpaares ausserhalb der täglichen Sperr- und Unterhaltsfenster südlich von Domodossola.

EuroCity-Züge via Novara: Während der Arbeiten am 4-Meter-Korridor südlich von Domodossola müssen Reisende regelmässig auf Busse umsteigen und erhebliche Reisezeitverlängerungen in Kauf nehmen.

Pro Bahn Schweiz fordert deshalb, mindestens zwei EuroCity-Zugpaare pro Tag und Richtung über die Strecke Domodossola – Borgomanero – Novara – Milano umzuleiten. Für die Fahrgäste wäre dies eine deutliche Verbesserung der Reiseket-

te und ein wichtiges Signal zugunsten des internationalen Bahnverkehrs.

Anschlüsse Italien – Schweiz

Auch die bestehende EuroCity-Verbindung zwischen Venedig, Mailand, Brig und Genf mit einer Umsteigebeziehung Richtung Bern und Basel weist erhebliche Qualitätsmängel auf. Obwohl die Fahrzeiten in den vergangenen Jahren verlängert wurden, gehen in Brig die Anschlüsse Richtung Bern und Basel weiterhin regelmässig verloren. Reisende aus Italien müssen deshalb häufig frühere Züge wählen oder erhebliche zusätzliche Reisezeiten in Kauf nehmen.

Pro Bahn Schweiz fordert deshalb eine Überprüfung der heutigen Fahrplanlage für bessere Anschlüsse in Mailand an die italienischen Hochgeschwindigkeitszüge und IC-Verbindungen Richtung Genua sowie attraktive Ersatzverbindungen ab Brig spätestens 30 Minuten nach einem Anschlussbruch.

Direkter TGV Bern – Paris

Seit dem Wegfall der direkten TGV-Verbindung Bern – Paris im Jahr 2020 verfügt die Bundeshauptstadt über keine direkte Hochgeschwindigkeitsverbindung mehr nach Frankreich. Mit der Fertigstellung des Ausbaus des Bahnknotens Liestal Ende 2025 sind die damaligen infrastrukturellen Einschränkungen weitgehend beseitigt. Pro Bahn Schweiz fordert deshalb die Wiedereinführung mindestens eines täglichen direkten TGV-Zugpaares zwischen Bern und Paris. Sollte dies kurzfristig noch nicht möglich sein, müssen die Anschlüsse in Ba-

sel deutlich verbessert werden. Insbesondere sind kurze und möglichst perrongleiche Umstiege zwischen den TGV-Zügen und den IC6/61 Richtung Bern und Berner Oberland anzustreben.

Laufental: Anschlüsse sichern

Nicht nur der internationale Verkehr ist von Baustellen betroffen. Die Arbeiten im Hauenstein-Basistunnel führen auch zu Nachteilen für Reisende im Laufental. Durch die veränderten Fahrplanlagen der Fernverkehrszüge werden zahlreiche Anschlüsse zwischen Basel und dem Laufental verschlechtert oder gehen ganz verloren. Die Folge sind zusätzliche Wartezeiten von bis zu 30 Minuten.

Pro Bahn Schweiz fordert deshalb, die heute nur zeitweise verkehrende Zusatz-S-Bahn Basel – Laufen während der gesamten Bauzeit ganztägig an allen Tagen verkehren zu lassen. Damit könnten die negativen Auswirkungen der Baustelle erheblich reduziert und die Erreichbarkeit des Laufentals aus Richtung Bern, Olten und Zürich aufrechterhalten werden.

Fazit

Die verschiedenen Eingaben von Pro Bahn Schweiz verfolgen ein gemeinsames Ziel: Trotz Bauarbeiten, wachsender Nachfrage und steigender Mobilitätsbedürfnisse müssen attraktive, zuverlässige und kundenfreundliche Bahnverbindungen erhalten und ausgebaut werden. Gerade im internationalen Verkehr entscheidet die Qualität der Reisekette über den Erfolg der Verlagerung von der Strasse und vom Flugzeug auf die Schiene.

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



Entdecken Sie die nächste Dimension der Bahntechnologie **mit Vectron X**

Freuen Sie sich auf bessere Verbindungen für Ihren Bahnbetrieb in ganz Europa, steigern Sie Ihre Produktivität und bleiben Sie jahrzehntelang fit für die Zukunft – mit Vectron X. Digitale Produkte und ein offenes Ökosystem erweitern nun die bewährte Lokomotivplattform, damit Sie Menschen, Orte und Portfolios besser verbinden können als je zuvor. Wählen Sie aus sechs Produkt Bundles, integrieren Sie ausgewählte Apps von Drittanbietern und verknüpfen Sie Ihre eigenen Systeme so, wie es am besten zu Ihren individuellen Anforderungen passt.

Entdecken Sie Vectron X und ihre digitalen Möglichkeiten auf der InnoTrans 2026.

siemens.ch/vectron-x

SIEMENS