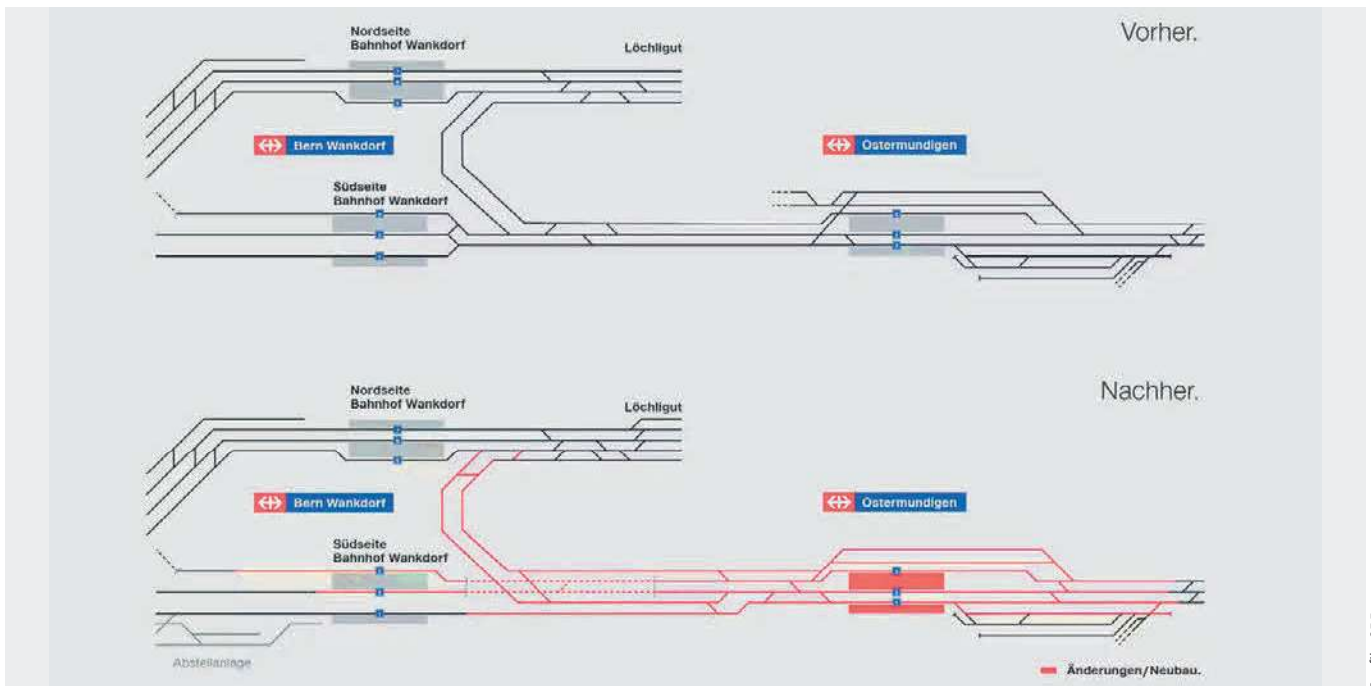


## Bern: Ein Tunnel für alle Verkehre soll gebaut werden



Grafik: SBB

Die Planungen für den Tunnel Wankendorf – Ostermündigen

**Infrastruktur** Östlich des Bahnhofs Bern plant die SBB den Bau eines neuen Tunnels und eines zusätzlichen Gleises zur Erhöhung der Kapazität im Personen- und Güterverkehr. Sie werden den Viertelstundentakt zwischen Bern und der stark gewachsenen Agglomerationsgemeinde Münsingen auf der Strecke nach Thun, den Halbstundentakt der IC Züge sowohl nach Interlaken wie nach Brig sowie zusätzliche Kapazitäten für den Gütertransitverkehr auf der

Lötschberg-Simplon-Achse zwischen Basel und Domodossola ermöglichen.

Der 440 m lange Tunnel unterquert die bestehenden Gleise der Verbindungslinie Olten – Thun und erlaubt die Trennung von Güter- und Personenzügen, sodass sie nicht mehr auf den gleichen Gleisen unterwegs sind. Somit wird der Verkehrsfluss beschleunigt.

Das Grossprojekt „Entflechtung Wankendorf Süd – Ostermündigen“ ist Teil des Ausbaus 2025 des Bundes und

verursacht voraussichtlich Kosten von 707 Mio. CHF. Die hohe Summe ergibt sich durch die lange Bauzeit von mindestens 13 Jahren. Die engen Platzverhältnisse im Bauperimeter sind dafür ein Grund. Dann werden die komplexen Arbeiten unter laufendem Bahnbetrieb ausgeführt. Der Bauablauf ist zudem so geplant, dass die negativen Auswirkungen auf die Reisenden auf ein Minimum reduziert sind. Die SBB rechnet mit dem Start der Arbeiten Mitte 2026. **RB 7.4.25 (km)**

## Simplon-Nutzung für vier Jahre eingeschränkt

**Infrastruktur** Die Oströhre des Simplontunnels zwischen Brig und Iselle muss auf der gesamten Länge von knapp 20 km mit Kosten in Höhe von 55 Mio. CHF saniert werden. Dabei werden Teile des Gewölbes instandgesetzt und die Entwässerung wird optimiert.

Die Arbeiten finden von 2025 bis 2028 jedes Jahr über einen Zeitraum von sechs Monaten statt. Sie werden mit den Arbeiten in anderen Schweizer Tunneln abgestimmt, sodass ein Mindestangebot an Trassen für Personen- und Güterzüge durch die Alpen sichergestellt ist.

Die erste Bauetappe dauert noch bis zum 27.07.2025 unter laufendem

Betrieb. Dies wirkt sich auf die Züge des BLS-Autoverlads zwischen Brig und Iselle aus, die nur im 2-Stundentakt statt im 1,5-Stundentakt fahren. Die RegioExpress-Züge zwischen Brig und Domodossola verkehren mehrheitlich fahrplanmässig alle zwei Stunden. Der Nord-Süd-Transitgüterverkehr ist ebenfalls betroffen, da der Vier-Meter-Korridor im Simplontunnel trotz zweier Spurwechsel zwischen den beiden Röhren stark begrenzt ist.

### Auch Italien baut

Südlich des Simplontunnels wird für den alpenquerenden Güterverkehr die Strecke Domodossola – Milano auf

4-Meter-Eckhöhe ausgebaut. Zudem finden Instandhaltungsarbeiten zu bestimmten Zeiten statt. Dies führt dazu, dass auf der Simplon-Achse das Angebot über mehrere Jahre zusätzlich zur Tunnelanierung reduziert werden muss. Dies betrifft die EC-Züge aus Basel und Genf nach Milano, die unter der Woche nach einem reduzierten Fahrplan verkehren. Zudem ist vom 08.06. bis 27.07.2025 sowie zwischen dem 31.08. und 12.09.2025 die Strecke zwischen Domodossola und Milano für jeglichen Zugverkehr gesperrt. Dadurch fallen alle EC-Züge zwischen Domodossola und Milano aus. Ein Ersatzkonzept mit Bussen ist in Arbeit. **RB 7.4.25 (km)**

# Ein Innovator tritt vorzeitig ab

Thomas Küchler (63), Direktor der Schweizerischen Südostbahn (SOB), verabschiedete sich Ende Februar 2025 in den vorzeitigen Ruhestand. Er prägte die SOB und die Schweizer Bahnszene über fünfzehn Jahre.

## Herr Küchler, worauf sind Sie in Ihrer Zeit an der Spitze der SOB besonders stolz?

Das ist für mich eindeutig der erfolgreiche Einstieg der SOB in den Schweizer Fernverkehr. Ohne diesen hätte die SOB als eigenständiges Unternehmen nicht überlebt.

## Warum?

Mit der Bahnreform 1998 wurde in der Schweiz ein neues Marktmodell im Schienen öV geschaffen. Um den durchgängigen Taktfahrplan Bahn/Bus über die gesamte Schweiz und das Prinzip „eine Reise, ein Ticket“ zu ermöglichen, entschied man sich für einen Wettbewerb der Ideen und nicht für einen liberalisierten Markt. X Privatbahnen sollen die als Systemführerin gesetzte SBB durch ihre Ideen und Konzepte herausfordern und so laufend für Fortschritt im System besorgt sein. In der Folge wurden politisch verschiedene Bahnfusionen angestossen. Aus dieser Fusionswelle entstand 2001 aus der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der alten Südostbahn die heutige Unternehmung. Doch die SOB war für die angedachte Rolle als agile Innovatorin zu klein und zu wenig effizient aufgestellt. Das ihr politisch zugestandene Produktionsvolumen, das suboptimale Netz und die zu grossen Strukturen stellten ein erhebliches Existenzrisiko dar. Es blieb nur noch eine Option: Die SOB musste aus eigener Kraft wachsen. Dies ist uns mit dem Eintritt in den Fernverkehr in Kooperation mit der SBB AG gelungen und hat die Unternehmung definitiv im nationalen Bahnmarkt Schweiz positioniert.

## Womit konnten Sie sich weniger gut abfinden?

Unsere Gesellschaft ist weniger bereit, Fehler als Chance zu sehen und Innovationen zuzulassen. Das schränkt ein Unternehmen enorm ein.

## Ihnen ist ein Paradebeispiel für die erfolgreiche Einführung einer Neuerung gelungen...

In der Tat. Die SOB betreibt seit 1992 den Voralpen-Express von St. Gallen



Foto: SOB

T. Küchler

über Arth-Goldau nach Luzern, was im schweizerischen Bahnnetz von der Distanz und der Reisezeit her bereits eine Fernverbindung ist. Wir konnten also ein erfolgreiches Konzept vorweisen, als es darum ging, nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2016 die nun Panoramastrecke genannte Linie durch den Scheiteltunnel von der Deutschschweiz ins Tessin mit einem neuen, kundengerechten und umsteigefreien Angebot am Leben zu erhalten.

## Welche Innovationen führten Sie damals ein?

Zuerst ging es darum, Rollmaterial zu entwickeln und zu beschaffen, das den Bedürfnissen und Wünschen von Freizeitreisenden entspricht. Auf der Basis der Flirts von Stadler Rail entwickelten wir den Traverso. Er bietet den Komfort eines Fernverkehrszugs. Dazu gehören zwei Bistros und es gibt grosszügigen Stauraum für Reisegepäck, Sportgeräte wie Fahrräder, Skis und Schlitten. Für Familien ist ein kindergerechter Bereich eingerichtet.

## Der Erfolg gab Ihnen Recht – die Saga geht weiter...

In der Tat. Heute fahren im Tageschnitt 2056 Reisende durch den Gotthard-Scheiteltunnel gegenüber 500 vor Einführung des Treno Gottardo. Seit 2020 erschliessen unsere kupferfarbenen

Flirts auch den Tourismus-Kanton Graubünden mit dem Aare Linth. Er verkehrt stündlich von Bern nach Chur mit der Besonderheit, dass er Fahrgäste in allen grösseren Ortschaften zusteigen lässt und so eine umsteigefreie Verbindung zur Rhätischen Bahn in Landquart und Chur ermöglicht. Trotz etwas längerer Fahrzeit wird dies von Familien und Ferienerreisenden sehr geschätzt.

## Sie haben in ihrer SOB-Zeit eine Reihe von weiteren Projekten angestossen.

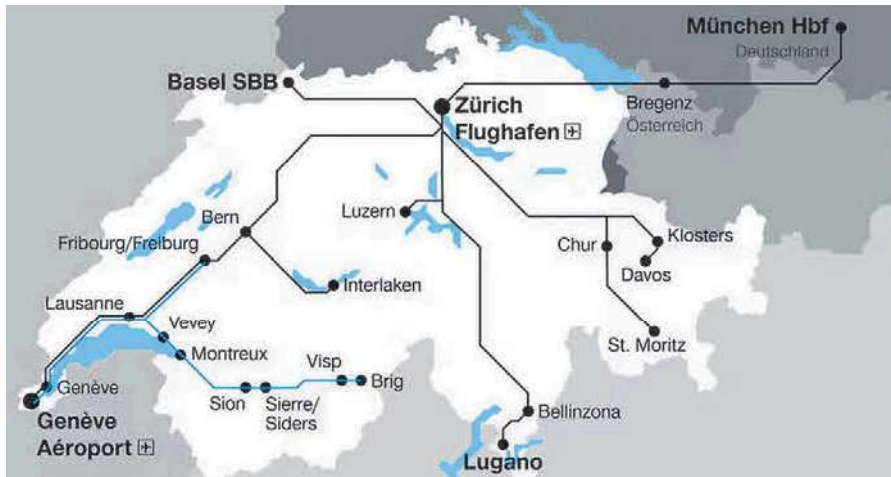
Ein für mich wichtiges Anliegen war die Entwicklung des automatisierten Fahrens, also der Assistenz des Lokführers zur Optimierung der Fahrzeiten und des Energieverbrauchs. Die SOB ist dabei weit vorgeschritten, hat allerdings im letzten Jahr einen Dämpfer erlitten, als das Bundesamt für Verkehr (BAV) uns zurückgepiffen hat. Es seien weitere Sicherheitsnachweise erforderlich, obwohl wir schon fahrplanmässig, wenn auch ohne Fahrgäste, gefahren sind. Weniger spektakulär ist der Pilotversuch der flexiblen Innenraumgestaltung, die erlaubt bei Bedarf in Minutenschnelle aus Sitzgruppen eine Multifunktionszone für Gepäck, Kinderwagen und Sportausrüstung zu schaffen. Weiter erwähnenswert ist das von uns 2012 zum ersten Mal angewandte Clustering von Substanz- und Erneuerungsarbeiten bei der Infrastruktur. Dank diesem ist es uns auch gelungen den Erneuerungsrückstand innert 8 Jahren komplett abzubauen. Gemäss Bericht des BAV befindet sich die SOB Infrastruktur als einzige in der Schweiz in einem optimalen Zustand.

## Nun sind Sie vor Erreichen der Altersgrenze von 65 Jahren zurückgetreten. Werden wir auf Sie im öffentlichen Verkehr nun verzichten müssen?

Im Rahmen von öffentlichen Diskussionen werde ich mich nicht mehr äussern. Ich sitze jedoch noch im Verwaltungsrat eines öV Unternehmens und werde meine Kompetenzen im Rahmen meines Mandats als Exekutivmitglied des Gemeinderates Schwyz weiterhin in öV-Fragen einbringen können. RB 7.4.25 (km)



## Swiss Air Rail wird fortgesetzt



Die Zug-zu-Flug-Angebote von Swiss Air Rail

**Zug/Flug** Die SBB und Swiss International Airlines bauen ihre Partnerschaft seit 2019 kontinuierlich aus. Swiss Air Rail war vorerst auf fünf Jahre befristet und wird nun bis auf weiteres fortgesetzt. Die Zusammenarbeit begann auf der Strecke Basel – Zürich Flughafen und hat sich zu einem Netz von über 20 Swiss Rail Air Destinationen entwickelt.

Das Angebot des durchgehenden Reisens stösst bei den Flugpassagieren auf eine grosse Resonanz. Das Nachfragewachstum betrug 2024 um die 15%. Aufgrund der stark steigenden Akzeptanz erweiterten die beiden Partner das Angebot diesen Winter um vier Ziele im Kanton Graubünden: Chur mit der SBB und dank der Rhätischen Bahn (RhB) auch Davos, Klosters und St. Moritz.

Zu den Vorteilen einer Swiss-Air-Rail-Buchung gehören die garantierte

Verbindung und die unkomplizierte Umbuchung bei einem verspäteten Zug oder Flug. Für die gesamte Reise ist nur eine Buchung und nur ein Check-in nötig. Dabei sind die Ticketkonditionen flexibel und erlauben die individuelle Reisegestaltung an die Flughäfen Zürich und Genf. Für Flüge ab Zürich können auch direkte Bahnverbindungen von und nach Bregenz sowie München genutzt werden.

Der Fluggepäcktransport wird ebenfalls ab Zürich und Genf angeboten: Ab der Haustür für 43 CHF oder am Bahnhof (24 CHF) inklusive Check-in für vorerst eine Handvoll Fluggesellschaften auf dem Hinweg. Auf der Rückreise holt die SBB oder ihr Transportpartner den Koffer am Flieger von rund zwanzig Airlines ab und liefert diesen an das gewünschte Ziel. RB 7.4.25 (km)

## HGV-Züge für SBB mit $V_{max}$ über 300 km/h

**Beschaffung** Wie bereits berichtet (*Rail Business* 11/25 und 13.03.2025) will die SBB bis zu 40 mehrstromfähige Hochgeschwindigkeitszüge für den internationalen Personenverkehr beschaffen. Die Beschaffung soll als Operating Lease erfolgen und einen Servicevertrag zur Instandhaltung über 15 Jahre beinhalten. Initiiert ist ein Informationsaustausch mit möglichen Rollmaterialherstellern und Leasinggebern. Die eigentliche Ausschreibung erfolgt voraussichtlich 2026 und beinhaltet optional weitere Züge.

Die Beschaffung erfolgt, da nur mit eigenen Zügen ein allseits gewünschter Ausbau der internationalen Verbindungen, insbesondere in Richtung Frankreich und Italien, möglich wird. Da die Züge auch auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken der umliegenden Länder verkehren sollen, ist eine Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h erforderlich. Zur Beschaffung sollen nur bereits bestehende Zugstypen gelangen. Folglich kommen faktisch als Lieferanten nur Alstom, CAF, Hitachi und Siemens in Frage. RB 7.4.25 (lüt)

## St. Gallen – Basel über D: HEX rollt ab 2028

**Nahverkehr** Das deutsche Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat kürzlich die Planstellungsbeschlüsse zur Elektrifizierung der Hochrheinbahn erlassen. Somit besteht Baurecht für die Modernisierung und den Ausbau der 75 km langen Strecke zwischen Basel und dem badischen Erzingen.

Damit kann ab dem Jahr 2028 der Hochrhein-Bodensee-Express (HEX) von St. Gallen über Konstanz und Singen nach Basel verkehren. Zwischen Singen und Konstanz wird dann der Viertelstunden-, zwischen Basel und Singen tagsüber der Halbstundentakt möglich. Die Bagger werden voraussichtlich 2026 anrollen. Zum Programm gehören drei neue Haltepunkte und die Erneuerung von 16 bestehenden Bahnstationen. Die Gesamtkosten auf deutscher Seite werden auf 430 Mio. EUR veranschlagt, die vom Bund, dem Land Baden-Württemberg und den Kreisen Waldshut und Lörrach getragen werden. Die Schweiz beteiligt sich an den Ausbaurkosten mit 50 Mio. CHF. RB 7.4.25 (km)

## Planung für 2. Doppelspur Genfer See ausgeschrieben

**Ausschreibung** Für eine zweite Doppelspur entlang des Genfersees zwischen Lausanne und Genf beauftragte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die SBB mit zwei Vorstudien. Die Neubaustrecke soll mehrheitlich entlang der Autobahn A1 führen und mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) betreffend eines möglichen Ausbaus der A1 koordiniert werden.

Eine Vorankündigung für einen Planungsauftrag schrieb die SBB am 08.01.2025 für den etwa 12 km langen Streckenabschnitt Morges – Perroy aus. Morges ist gut 12 km von Lausanne entfernt. Für den anschliessenden zweiten 33 km langen Abschnitt Perroy – Vengeron erfolgte am 27.02.2025 eine Ausschreibung für ein Vorprojekt. Vengeron liegt gut 4 km entfernt vor dem Genfer Hauptbahnhof Genève-Cornavin.

Die Vertragslaufzeit für die Ausschreibung dauert von Mitte Juni 2025 bis Ende 2027. Angebote müssen bis zum 25.04.2025 vorliegen. RB 7.4.25 (lüt)