

KOPENHAGEN – IM VELOPARADIES

Kopenhagen ist eine Welt der Kontraste, die sich wunderbar mit dem Velo erkunden lässt. Die Fahrt mit dem Zug wird bald kürzer – dank des Tunnels, den Dänemark derzeit unter dem Fehmarnbelt baut, der Wasserstrasse, die Deutschland und Dänemark trennt.

→ Seiten 26 bis 27

LONDON – AB INS KÖNIGREICH

In London trifft royale Tradition auf Moderne. Keine andere Destination wird aus der Schweiz so häufig angefliegen. Dabei ist die Strecke mit dem Zug unter dem Ärmelkanal hindurch einfach und bequem. Und gibt es bald Züge direkt ab der Schweiz?

→ Seiten 26 bis 27

AMSTERDAM – ENTLANG DER GRACHTEN

Verlieren Sie sich im Labyrinth der Gassen und Kanäle von Amsterdam. Ab Juni dieses Jahres sind neue Nachtzugverbindungen in die Hauptstadt der Niederlande geplant.

→ Seite 25

EUROPA-PARK – AUF DIE ACHTERBAHN

Der Europa-Park in Rust ist ein beliebtes Ziel für kleine und grosse Kinder. Bis zum 31. Oktober bringt der RailCoaster Achterbahnfans jeden Samstag direkt von Basel oder Zürich in den Europa-Park.

→ www.sbb.ch/railcoaster

MARSEILLE – WO DIE ZIKADEN SINGEN

Für ein Wochenende Sonne tanken, dem Meer entlang flanieren und die Mittelmeerküche geniessen? Zwischen April und Oktober fährt der TGV von Lausanne oder Genf direkt nach Marseille.

→ www.sbb.ch/marseille

BARCELONA – AN DER MITTELMEERSONNE

In Barcelona treffen köstliche Küche und einzigartige Architektur aufeinander. Die Anreise geht bequem mit direkten Nachtbussen. Neben den günstigen Flixbus-Verbindungen fährt neu ein Luxusnachtbus ab Zürich.

→ Seite 22

Liebe Grüsse aus Europa

Das dichte und effiziente Bahn- und Busnetz, das den alten Kontinent durchzieht, verbindet die Schweiz mit zahlreichen touristischen Zielen. Mit neuen Infrastrukturprojekten, Nachtzuglinien, Busangeboten oder innovativen Plattformen wird das Angebot immer umfangreicher. Das belegt, dass es viele ebenbürtige Alternativen zum Flugzeug gibt, auch wenn es manchmal an politischem Rückhalt fehlt. In unserem Dossier finden Sie einen Überblick über die aktuelle Lage und Ideen, Tipps und Anregungen für Ihre Reisen in Europa.

RIGA – AUSFLUG INS BALTIKUM

Besuchen Sie Riga, die pulsierende Hauptstadt Lettlands, wo sich mittelalterliche Gassen mit Jugendstilarchitektur mischen und lebhaftes Cafés auf nordisches Flair treffen. Mit Rail Baltica wird die Zugreise in die baltischen Staaten bald einfacher.
→ Seiten 26 bis 27

SPLIT – AN DER ADRIAKÜSTE

Die Landschaften des Balkans sind immer eine Reise wert. Mit einem Interrail-Ticket können Sie in einer Reisezeit von vier Tagen bis zu drei Monaten zum Beispiel Split in Kroatien entdecken. Es gibt für alle ein passendes Angebot.
→ www.interrail.com

ELBA – REIF FÜR DIE INSEL

In den Schulferien locken die Mittelmeerinseln viele Familien aus der Schweiz an. Die Anreise mit dem Zug oder mit dem (E-)Auto hat aus Umweltsicht gegenüber der Flugreise klar die Nase vorn.
→ Seite 28

SIZILIEN – STRAND UND VULKANE

Bis zum äussersten Zipfel Italiens, fast ohne Umsteigen: Der Nachtzug bringt Sie von Milano bis nach Palermo. Dabei wird der Zug auf die Fähre verladen.
→ www.trainline.com

Die Schweiz, mitten in Europa

Was, wenn Zürich für Nachtreisen in Europa zu einem Knotenpunkt würde? Jedenfalls strebt die Stadt danach, deshalb haben die Behörden zusammen mit Zürich Tourismus eine entsprechende Studie in Auftrag gegeben. Im Januar wurden die Ergebnisse publiziert: «Nachtsprung Zürich 2040» zeigt das Ausbaupotenzial von Nachtzug- und Nachtbusverbindungen in europäische Städte auf.

Die Vision enthüllt eine schon heute fassbare Realität, nämlich das unübersehbare Wiederaufkommen der Nachtzüge. Lange führten sie im Gegensatz zu den Billigflügen ein Schattendasein, erhalten nun angesichts der Klimakrise und einer steigenden Nachfrage nach langsameren, stimmigeren Reiseformen aber wieder Auftrieb. Das Potenzial in der Schweiz ist jedenfalls beträchtlich: Fast zwei Drittel der Bevölkerung sagen, sie würden mit dem Nachtzug verreisen.

Bei den europäischen Distanzen stossen Nachtzüge und -busse zwischen zeh-

Wenn Tourismus nachhaltig sein soll, dann muss er auf Alternativen zum Flugzeug setzen. Aufgrund der strategischen Lage in der Mitte des Kontinents spielt die Schweiz eine besondere Rolle, gerade für die Weiterentwicklung des Reisens in der Nacht. Von Camille Marion

und zwanzigmal weniger CO₂ aus, als bei einer Flugreise anfallen. Nachtreisen sind eine einfache Antwort darauf: eine Nacht unterwegs statt ein Kurzstreckenflug.

Die Zürcher Studie setzt auf kombinierten Verkehr. Die Bahn verbindet effizient, mit hoher Kapazität und stets höherem Komfort die europäischen Metropolen. Der Bus bietet Flexibilität und rasche Einsatzbereitschaft, sodass sich auch weniger dicht besiedelte Regionen bedienen lassen, wo eine Bahnlinie nicht rentabel wäre. Wesentlich ist hier, dass sich die Verkehrsmittel ergänzen und so ein dichtes Netz bilden, das nicht nur Ballungsräume, sondern auch die Gebiete dazwischen miteinander verbindet.

Zürich als Hub?

Die geografische Lage Zürichs am Schnittpunkt wichtiger europäischer Achsen macht die Stadt zum idealen Ausgangspunkt. Um Nutzen aus diesem Vorteil zu ziehen, schlägt die Studie eine Reihe Massnahmen vor, von der Schaffung neuer Verbindungen bis hin zu Pilotprojekten mit anderen Städten. Das Ziel liegt auf der Hand: Aus Zürich einen Nachtreise-Hub zu machen, der sowohl Schweizer Reisende als auch europäische Tourist*innen anzuziehen vermag.

Zu überdenken ist nicht nur die Infrastruktur, sondern die Reiseerfahrung als Ganzes. Einzelkabinen, Gepäckservice, Verpflichtung bei der Ankunft, schlankes Umsteigen auf den Nahverkehr: das Angebot entwickelt sich und setzt neue Standards.

Das Profil der grasgrünen Flixbusse, die seit Jahren kreuz und quer durch Europa kurven, ist hinlänglich bekannt. Dass Busse auch für Luxus stehen können, beweist seit letztem Herbst das Zürcher Start-up Twiliner. Es setzt auf Verbindungen Richtung Barcelona, Amsterdam oder Brüssel mit modernen Doppeldeckern, ausgerüstet mit 21 Sitzen, die sich in Liegebetten verwandeln lassen. «Nachhaltiger Komfort ohne Kompromisse», verspricht das Unternehmen, das auf rasches Wachstum setzt, so dass die zurzeit bei 150 Franken pro Strecke liegenden Preise schon bald sinken sollen.

Eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung von Nachtverbindungen mit Bus und Zug spielt die Digitalisierung. Die Buchungplattformen integrieren nach und nach auch Nachtverbindungen und bieten Vergleiche zum Fliegen an, etwa hinsichtlich Reisedauer, Preis und Auswirkungen auf das Klima. Dies ist entscheidend, damit diese Alternativen sichtbar werden und konkurrenzfähig sind.

Die Gelegenheit beim Schopf packen

Für die Schweiz stehen mehr als bloss touristische Fragen auf dem Spiel. Es geht nicht zuletzt darum, die eigene Position in Sachen nachhaltiger Mobilität in Europa zu stärken. Setzt die Schweiz auf Nachtzüge und -busse, trägt sie nicht nur aktiv zur Bewältigung der Klimakrise bei, sondern macht auch ihre geografische Lage im Zentrum Europas zum Trumpf. Nachtreisen werden nicht alle Flüge ersetzen können. Aber ohne Nachtreisen ist eine mit den Klimazielen vereinbare europäische Mobilität kaum vorstellbar. ■

SCHWEIZ-BARCELONA

Spanien gehört zu den beliebtesten Reisezielen der Schweizer*innen. Bus- oder Nachtzugverbindungen in Städte wie Barcelona tragen dazu bei, die negativen Folgen des Flugverkehrs zu verringern – nicht aber die des Massentourismus.

Politisches «Stop and Go»

Der internationale Bahnverkehr der Schweiz steht im Schaulaufen: Politisch wird er zwar als einer der Schlüssel für klimafreundliche Mobilität gepriesen – finanziell bleibt er jedoch ein Sorgenkind. Besonders für Nachtzüge fehlt weiterhin ein solides Bekenntnis der Politik.

Von Andreas Käsermann

Tatsächlich ist die Schweiz mittlerweile gut an das europäische Bahnnetz angebunden. Richtung Italien werden ab dem Fahrplan 2026 zusätzliche Züge zwischen Zürich und Mailand angeboten, bestehende Direktverbindungen werden bis nach Florenz verlängert, und Ferienzüge fahren neu bis an die ligurische Küste und nach Livorno.

Auch Richtung Deutschland und Frankreich ist ein Ausbau vorgesehen: So entstehen zusätzliche Direktverbindun-

gen etwa ab Chur und Brig, und saisonale Züge von Marseille nach Lausanne verkehren länger und häufiger. Derweil prüfen die SBB einen Direktzug nach London, und auch schnelle Tagverbindungen nach Rom und Barcelona stehen als Perspektive im Raum.

Bund derzeit jedoch nur rund 10 Millionen Franken jährlich in den Haushalt ein. Doch selbst dieser Beitrag ist umstritten und dürfte nicht ausgegeben werden. Das zeigte sich am Beispiel des Nachtzugs von Basel nach Kopenhagen und Malmö, welchen die SBB für dieses Jahr ankündigten. Rund 47 Millionen Franken hat der Bund für die ersten fünf Betriebsjahre bereitstellen wollen. Doch die eidgenössischen Räte haben die nötigen

Penher: «Kerosin für Flüge ins Ausland ist in der Schweiz weitgehend von der Mineralölsteuer befreit. Jene Subventionen, welche klimagerechten Nachtzügen versagt werden, fliessen damit in den Klimakiller Flugverkehr.» Die Steuerbefreiungen bedeuten für die Bundeskasse hunderte Millionen Mindereinnahmen – Geld, das im öffentlichen Verkehr schmerzlich fehlt.

Das Zeitalter der Sparapostel

Doch die Zeichen stehen auch anderswo nicht gut: Selbst die österreichischen ÖBB, bislang europäische Lokomotive der Nachtzüge, treten bei Letzteren derzeit auf die Bremse. Bereits 2025 wurde der Nightjet zwischen Berlin und Brüssel eingestellt, und auch den Nachtzug nach Paris stoppten die ÖBB – weil französische Fördermittel entfallen.

In Bezug auf die Schweiz appelliert Penher an die Politik: «Der internationale Bahnverkehr – seien es Tages- oder Nachtverbindungen – benötigt endlich ein klares politisches Bekenntnis. Eines, das nicht bei jeder Spardebatte erneut infrage gestellt wird.» Nötig seien stabile, mehrjährige Finanzierungsentscheide, der konsequente Wille zum Ausbau sowie ein Abbau der steuerlichen Ungleichbehandlung von Bahn und Flugzeug: «Nur so wird die Schweiz ihrer Rolle als Bahnland gerecht – und kann ihren Beitrag zu einem klimaverträglichen europäischen Verkehrssystem leisten.» ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher des VCS. Mit seinen 1,91 Metern Körpergrösse schätzt er bei Bahnreisen die komfortable Beinfreiheit; für die Kojen von Schlafwagen ist er hingegen etwas gross geraten.

«Bahnbetreiber benötigen Planungssicherheit. Wenn diese fehlt, werden sie kaum Experimente wagen.» Stéphanie Penher

Kredite gestrichen und die Verbindung noch vor dem Start gebodigt. «Für Investitionen in das Nachtzugangebot ist solcherlei Gift», sagt VCS-Geschäftsführerin Stéphanie Penher. «Bahnbetreiber benötigen Planungssicherheit. Wenn diese fehlt, werden sie kaum Experimente wagen.»

Gleichzeitig verschärft die Schweizer Finanzpolitik den Druck weiter: Mit dem Sparprogramm hat das Parlament milliardenschwere Massnahmen beschlossen, die ab dem kommenden Jahr greifen. Mit negativen Folgen für Klimaziele und Verkehrsverlagerung. Zusätzliche Mittel, um das internationale Bahnangebot gezielt zu stärken, sind in Bundesbern derzeit kein Thema.

Mehr «Flug statt Zug» als umgekehrt
Besonders stossend: Während die Bahn um jeden Franken ringen muss, profitiert die Luftfahrt weiterhin von erheblichen indirekten Subventionen, kritisiert

Das Kopenhagen-Malmö-Debakel
Parallel dazu setzt der Bund eigentlich verstärkt auf Nachtzüge als gute Alternative zum Fliegen. Jedoch sind diese kostenintensiv und gelten in der Branche als defizitär: Ein Nachtzug hat weniger buchbare Plätze als ein Zug im Tagesbetrieb. Zusätzliches Personal in der Nacht, längere Fahrzeiten sowie Zuschläge für Nachttrassen treiben die Kosten weiter in die Höhe.

Darum sieht das CO₂-Gesetz eine Anschubfinanzierung für den internationalen Bahnverkehr (und insbesondere für Nachtzüge) von bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr vor; effektiv stellt der

Ein teurer Traum

In der griechischen Mythologie fliegt Ikarus zum Himmel empor, bevor er sich die Flügel verbrennt, weil er der Sonne zu nahe kommen will. Jahrtausende später fliegt die Menschheit ohne Probleme, doch die Luftfahrt stösst an eine andere Grenze: das Klima.

Von Yves Chatton

Fliegen war für die Menschheit sehr lange ein unerreichbarer Traum. Im Mythos, der seinen Namen trägt, schafft Ikarus dieses Kunststück dank Flügeln aus Wachs, die ihm sein Vater konstruiert hatte. Berauscht vom Flug ignoriert er die Warnungen, kommt der Sonne zu nahe und sieht, wie das Wachs schmilzt, bevor er abstürzt. Auch wenn Fliegen heute viel sicherer ist, bleibt der Mythos von Ikarus aktueller denn je.

Seit zwei Jahrzehnten erlebt die Luftfahrt ein rasantes Wachstum, und ihre Emissionen mit ihr. Sie ist heute für fünf Prozent der globalen menschengemachten Klimabelastung verantwortlich. Dieser Anteil mag bescheiden klingen, er verschleiert aber zwei wesentliche Tatsachen. Zum einen gehören die Emissionen der Branche zu den am schnellsten wachsenden. Zum andern sind sie das Werk einer Minderheit: Ein Prozent der Weltbevölkerung ist für die Hälfte der Luftahrtemissionen verantwortlich. In der Schweiz macht der Flugverkehr 27 Prozent der Klimabelastung aus.

Ein leeres Versprechen

Während die Welt bis spätestens 2050 klimaneutral werden muss, strebt die Luftfahrt in diesem Zeitraum eine Verdoppelung des Verkehrs an. Inkompatible Ziele? Für die Branche nicht, dank den «Sustainable Aviation Fuels», kurz SAF, die sich in zwei Hauptkategorien unterteilen: Biotreibstoffe, die namentlich aus Altölen hergestellt werden, und synthetische Treibstoffe, die aus «grünem» Wasserstoff und abgeschiedenem CO₂ gewonnen werden.

Auch wenn ihre Verfügbarkeit heute sehr gering ist – Biotreibstoffe machen

weniger als ein Prozent des weltweiten Luftfahrttreibstoffes aus, während sich die synthetischen noch in der Pilotphase befinden –, setzt die Branche auf SAF, um ihre Emissionen bis 2050 um zwei Drittel zu senken.

Ein Ziel festzulegen, garantiert weder die Ressourcen noch die Energie, die zu seiner Umsetzung nötig sind. Darauf weist eine aktuelle Studie von The Shift Project und Aéro Décarbo hin. Biotreibstoffe werden sehr begrenzt bleiben, wenn man jede Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion vermeiden will. Zum Beispiel benötigt ein Hin- und Rückflug Paris–Montreal pro Passagier*in etwa 370 Liter Altöl – die Menge, die in zwei Monaten in einem Fast-Food-Lokal anfällt.

Bei den synthetischen Treibstoffen würde ein Ersatz des heutigen globalen Kerosinverbrauchs das Äquivalent der aktuell weltweiten Produktion erneuerbarer Energien, also fast ein Drittel des weltweit erzeugten Stroms, erfordern. Eine solche Energiemenge aufzubrin-

gen, um die Vielfliegerei einer Minderheit aufrechtzuerhalten, stellt das System unserer kollektiven Prioritäten infrage.

Den Absturz vermeiden

In der Gegenüberstellung der ehrgeizigsten Prognosen der Luftfahrt- und der Energiebranche kommt die Studie zum Schluss, dass die durchschnittlichen Jahresemissionen der Luftfahrt zwischen 2025 und 2050 um drei Prozent über dem Niveau von 2025 bleiben könnten.

Doch noch ist es möglich, sich die Flügel nicht zu verbrennen: Man muss nur weniger fliegen. Laut der Studie wäre eine Senkung um mindestens 15 Prozent des weltweiten Flugverkehrs – eine Rückkehr auf das Niveau von 2010 – nötig, um mit einem CO₂-Budget kompatibel zu bleiben, das die Erwärmung auf 1,7°C beschränkt.

Diese moderne Auslegung des Mythos von Ikarus macht nachdenklich. Die planetaren Grenzen anzuerkennen, ist kein Verzicht, sondern eine Notwendigkeit, um die Lebensqualität zukünftiger Generationen nachhaltig zu sichern, zusammen mit der Möglichkeit, gelegentlich und massvoll das Flugzeug zu nehmen. ■

Yves Chatton ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.

Jetzt Mobilitätsbon-Initiative unterschreiben

Die Bahn muss heute Abgaben für die Nutzung der Gleise und den Strom bezahlen, während der Flugverkehr von einer Kerosinsteuer und der Mehrwertsteuer befreit ist. Dank dieses Steuergeschenks können Fluggesellschaften Tiefstpreise anbieten, die in keinem Verhältnis zu den realen Kosten einer Flugreise stehen. Die Initiative «Für einen starken öffentlichen Verkehr und faire Flugpreise» will deshalb eine Abgabe auf Flugtickets einführen. Ein Teil der Einnahmen würde zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen – namentlich durch den Ausbau des internationalen Bahnverkehrs – eingesetzt, der andere Teil würde in Form von Mobilitätsbons an die Bevölkerung rückvergütet.

Diesem Magazin liegt ein Unterschriftensammelbogen bei – jetzt unterschreiben und zurückschicken. Vielen Dank für Ihr Engagement!



Mehr Infos unter www.verkehrclub.ch/mobilitaetsbon-initiative

So reisen Sie entspannt durch Europa

Ob Amsterdam, Paris oder Wien: Eine Städtereise wird besonders angenehm, wenn Anreise, Unterwegssein vor Ort und Absicherung ineinandergreifen. Als VCS-Mitglied sparen Sie dabei oft mehr, als Ihre Mitgliedschaft pro Jahr kostet. Von Marco Maurer

BERN-AMSTERDAM

Seit 2022 bieten die SBB einen Nachtzug zwischen der Schweiz und Amsterdam an. European Sleeper kündigt ab Juni 2026 eine neue Direktverbindung ab Bern an. Die Strecke führt von Mailand nach Amsterdam sowie nach Brüssel, mit drei Verbindungen pro Woche in beide Richtungen.

Eine entspannte Reise beginnt unterwegs: Der Zug bringt Reisende stressfrei ins Zentrum europäischer Städte. In Kombination mit einem passenden Hotel wird daraus ein unkompliziertes Gesamtpaket. Ein verlängertes Wochenende – etwa in Amsterdam – mit drei Übernachtungen im guten Mittelklassehotel und Zugreise kostet für zwei Erwachsene schnell einmal 1000 Franken. VCS-Mitglieder profitieren bei railtour – unserem Partner für Städtereisen mit dem Zug – von 10 Prozent Rabatt. Damit ist der Jahresbeitrag für eine Familienmitgliedschaft gedeckt – und umweltfreundliches Reisen wird auch finanziell attraktiv.

Hilfe im Notfall inklusive

Selbst bei guter Planung kann während einer Reise Unerwartetes passieren. Der

VCS Schutzbrief bietet europaweit Unterstützung – etwa bei Pannen, Krankheit oder Reiseabbruch. Für Einzelpersonen ab 92 Franken und für Familien ab 129 Franken pro Jahr. Oft genügt die Europa-Deckung, es ist aber eine weltweite Variante erhältlich. Im Notfall wird Hilfe organisiert, Mehrkosten werden übernommen und die Weiter- oder Rückreise geregelt. Angeboten wird der VCS Schutzbrief in Zusammenarbeit mit der Europäischen Reiseversicherung ERV.

Ein Mietauto für Ausflüge?

Städte lassen sich gut zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erkunden. Für Ausflüge ans Meer oder in die Berge schafft ein Mietauto zusätzlichen Komfort. VCS-Mitglieder profitieren beim Mietwagenanbieter Europcar

von mindestens 15 Prozent Rabatt: Ein einfaches Fahrzeug – vorzugsweise mit Elektroantrieb – kostet für drei Tage statt rund 200 also nur etwa 170 Franken.

Die Partnerschaften mit railtour, Europcar und der ERV stehen für einen gemeinsamen Ansatz: Reisen soll einfach, verlässlich und möglichst ressourcenschonend sein. Der VCS bündelt diese Angebote gezielt für seine Mitglieder – nicht nur, um Vorteile zu bieten, sondern um umweltfreundliches Reisen konkret erlebbar zu machen. Wer Zug, Mietauto vor Ort und passende Versicherung kombiniert, reduziert den ökologischen Fussabdruck – und entdeckt Europa ganz entspannt. ■

Marco Maurer ist Projektleiter Marketing beim VCS Schweiz.

Drei unserer exklusiven Mitgliedervorteile auf einen Blick

Zug + Hotel mit railtour

10 Prozent Rabatt
verkehrsclub.ch/reisen

VCS Schutzbrief

Einzelperson: ab Fr. 92.–/Jahr
Familie: ab Fr. 129.–/Jahr
verkehrsclub.ch/schutzbrief

Mietauto bei Europcar

Mindestens 15 Prozent Rabatt
verkehrsclub.ch/europcar



Mehr Angebote finden Sie unter
www.verkehrsclub.ch/mitgliederangebote

Member get Member

Empfehlen Sie die VCS-Mitgliedschaft weiter, damit auch Ihr Umfeld profitieren kann: Für jedes erfolgreich gewonnene Neumitglied erhalten Sie einen SBB-Gutschein im Wert von Fr. 20.–.

Gleichzeitig geniessen diese Neumitglieder 50 Prozent Rabatt auf die Mitgliedschaft im ersten Jahr.

Jetzt schnell und einfach das Formular online ausfüllen unter www.verkehrsclub.ch/vcs-empfehlen



Die Züge, die uns verbinden

Von Camille Marion

In der Schweiz in den Zug steigen und in Mailand, Wien oder Paris aussteigen, ohne den Platz zu wechseln: Ein fast schon banales Erlebnis, das aber viel darüber aussagt, wie sich Europa entwickelt hat. Die Eisenbahn verbindet nicht nur Städte, sie schafft eine Verbundenheit, in der Grenzen kaum mehr wahrnehmbar sind.

Politische Spannungen und die Klimakrise stellen Europa vor Herausforderungen. Die Bahn kann zu einem zentralen Mittel werden, um Regionen zu verbinden und den Zusammenhalt zu stärken. Und nicht zuletzt kann sie eine glaubwürdige Alternative zum Flugzeug bieten.

Seit ihren Anfängen begleitet die Bahn die grossen Umwälzungen des Kontinents. Sie hat die Industrialisierung gebracht, Länder strukturiert, Konflikte mitgemacht. Nach der Blütezeit bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts musste sie sich der Konkurrenz von Auto und Flugzeug stellen. Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, die der heutigen EU vorausging, legte ab den 70er-Jahren den

Grundstein für eine neue Vision: einen einzigen Eisenbahnraum. Bis dahin war die Entwicklung der Bahn wegen der hohen Investitionen oft Sache der einzelnen Staaten. Das Netz wurde innerhalb der Landesgrenzen gebaut, mit unterschiedlichen Vorschriften, Infrastrukturen und Materialien. In den 90er-Jahren gab es erste europäische Richtlinien, um die Systeme zu harmonisieren und ihre Weiterentwicklung auf internationaler Ebene anzudeuten. Dieser Anspruch blieb, verstärkt durch die Klimakrise, die einen Verkehr ohne Benzin und Diesel dringend nötig macht.

che grosse Bahnprojekte entstanden, die zu einer neuen Dynamik zwischen den Ländern führten. Eines der stärksten Symbole dieses «neuen Eisenbahn-Europas» ist der Tunnel unter dem Ärmelkanal. Er steht sinnbildlich für den Ehrgeiz und die Widersprüche des internationalen Bahnverkehrs.

Seit ihren Anfängen begleitet die Bahn die grossen Umwälzungen des Kontinents. Sie hat die Industrialisierung gebracht, Länder strukturiert, Konflikte mitgemacht.

Grundstein für eine neue Vision: einen einzigen Eisenbahnraum.

Bis dahin war die Entwicklung der Bahn wegen der hohen Investitionen oft Sache der einzelnen Staaten. Das Netz wurde innerhalb der Landesgrenzen gebaut, mit unterschiedlichen Vorschriften, Infrastrukturen und Materialien. In den 90er-Jahren gab es erste europäische Richtlinien, um die Systeme zu harmonisieren und ihre Weiterentwicklung auf internationaler Ebene anzudeuten. Dieser Anspruch blieb, verstärkt durch die Klimakrise, die einen Verkehr ohne Benzin und Diesel dringend nötig macht.

Nach zwei Jahrzehnten Planen und Zögern wurde der 50 Kilometer lange Tunnel 1994 eingeweiht. Unter dem Meer hindurch verbindet er erstmals Grossbritannien lückenlos mit dem europäischen Festland. Damit wird der Zug zur zuverlässigen Alternative zur Überfahrt auf dem Meer und generell zur Dominanz der Strasse. Der Eurotunnel wurde gegenüber Autobahnprojekten bevorzugt, ohne öffentliche Gelder finanziert und von einer einmaligen französisch-englischen Zusammenarbeit getragen. Er stellte einen Wendepunkt dar: die Rückkehr der Eisenbahn ins Zentrum der grossen europäischen Projekte.

Nach der Überwindung der Brexit-Turbulenzen und wirtschaftlichen Herausforderungen steht der Eurotunnel vor einem neuen Kapitel: Das Monopol des Eisenbahnbetreibers Eurostar könnte 2030 mit dem Eintritt von Betreibern wie Virgin oder Trenitalia enden. Neben London, Paris, Brüssel und Amsterdam, die bereits von Eurostar bedient werden,

HAMBURG–KOPENHAGEN

Dereinst wird ein neuer Tunnel die Fahrtzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen um die Hälfte verkürzen. Das macht auch die Reise ab der Schweiz in die dänische Hauptstadt schneller.

Nach England im Zug

In den letzten Jahrzehnten sind in Europa zahlrei-

WARSCHAU–TALLINN

Rail Baltica wird die Hauptstädte der baltischen Staaten direkt mit der polnischen Hauptstadt Warschau verbinden. Damit rücken Vilnius, Riga und Tallinn näher an Europa heran. Langfristig soll zudem ein Tunnel Helsinki mit Tallinn verbinden.

könnte diese Konkurrenz neue Direktverbindungen nach Deutschland und der Schweiz in einem noch vom Flugzeug beherrschten Markt ermöglichen.

Skandinavien ganz nah

Tunnels verkürzen die Fahrzeit und erleichtern das Befahren bestimmter Stre-

cken. Verschieben wir unseren Fokus auf der Landkarte, um einen anderen Meeresarm mit einem ehrgeizigen Bahnprojekt zu erkunden. Der Fehmarnbelt trennt die deutsche Insel Fehmarn von der dänischen Insel Lolland. Trotz ihrer geringen Breite behindert diese Meerenge einen reibungslosen Austausch zwischen Skandinavien und dem übrigen Europa. Lange Zeit wurden die Züge für die Überfahrt auf eine Fähre verladen, doch diese (durchaus geniale) Lösung war stark von den Launen des Wetters abhängig. Seit 2019 umfahren deshalb die Züge die Meerenge und machen einen Umweg von über 150 Kilometern. Deshalb dauert die Reise von Hamburg nach Kopenhagen fast fünf Stunden – obwohl

die beiden Städte weniger als 300 Kilometer Luftlinie voneinander entfernt sind.

Ein von Dänemark initiiertes und finanziertes Projekt eines 18 Kilometer langen Tunnels wird demnächst die Durchquerung der Meerenge in nur sieben Minuten ermöglichen. Der Fehmarnbelt-Tunnel wird so die Verbindung Skandi-

West- und Osteuropa verbinden

In einem anderen Korridor des europäischen Netzes herrscht seit mehreren Jahren reger Baubetrieb: Das Projekt Rail Baltica soll Finnland, die baltischen Staaten und Polen verbinden und so die Verbindungen zwischen West- und Osteuropa verbessern. Zwischen Warschau und Tallinn werden fast 1000 Kilometer Schienen verbaut, um bis 2030 die beiden Hauptstädte zu verbinden. Von Estland aus wird dann der Finnische Meerbusen überwunden, zuerst mittels Fähre, später mit dem Bau eines riesigen Tunnels unter dem Meer hindurch.

Mit Rail Baltica können die Reisezeiten verkürzt und Strecken bedient werden, die das regionale Bahnnetz aktuell nicht abdeckt. Das primär von der Europäischen Union finanzierte Projekt kommt seit über 20 Jahren nicht recht vom Fleck. Drei Länder, verschiedene Interessen, Verzögerungen, Kritik an den Kosten: Eine gemeinsame Infrastruktur in dieser Grössenordnung aufzubauen, ist alles andere als einfach. Symbolisch für die Herausforderung: In den baltischen Staaten fahren die Züge heute auf einer Spurbreite von 1520 Millimetern, ein Erbe der UdSSR. Mit Rail Baltica erhalten Litauen, Lettland und Estland ein Bahnnetz mit sogenannter Normalspur, womit sie dem grossen Nachbarn Russland den Rücken kehren.

Von London über Kopenhagen bis Helsinki wird eines deutlich: Die Eisenbahn ist weit mehr als nur eine Infrastruktur. Sie ist Ausdruck der europäischen Ambitionen und möglichen Solidaritäten. In einer Zeit, in der die Verkehrsbranche in der Pflicht steht, ihre Umweltbelastung drastisch zu reduzieren, muss der Ausbau der internationalen Bahnverbindungen Priorität einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik sein. ■

Die Eisenbahn ist weit mehr als nur eine Infrastruktur.

navien–Mittelmeer, einen der Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes, kürzer machen. Das Werk, das die Reisezeit zwischen Hamburg und Kopenhagen auf zweieinhalb Stunden halbiert, eröffnet neue touristische, aber auch berufliche Möglichkeiten: Die Strecke kann hin und zurück in einem Tag bewältigt werden.

Zu bemerken ist allerdings, dass der Bau des Fehmarnbelt-Tunnels wegen seiner Auswirkungen auf das Ökosystem in diesem Schutzgebiet der Ostsee zu Diskussionen führt. Auch bleibt sein Nutzen für die Verkehrswende begrenzt: Der Tunnel ist sowohl für den Bahn- als auch für den Strassenverkehr vorgesehen, mit dem Bau einer zweispurigen Autobahn in beide Richtungen.

Die Schweiz auf dem Abstellgleis?

Ende 2025 publizierte die Europäische Union ihren neuen Aktionsplan für den Hochgeschwindigkeits-Bahnverkehr. Das Ziel ist klar: Die Bahn soll schneller, einfacher und zugänglicher werden.

Auf der Karte der grossen europäischen Bahnausbau-Projekte sieht man mit Freude neue geplante Verbindungen – zum Beispiel von Paris nach Madrid und Lissabon –, vor allem aber stellt man fest, dass die Strecken die Schweiz umfahren. Gegenüber SRF bekräftigten die SBB, dass sie gute Kontakte zur EU pflegen und die Schweizer Interessen wahren. Unser Eisenbahnnetz gehört zu den leistungsfähigsten des Kontinents, was erklären könnte, dass die Schweiz nicht stärker in die jüngsten Überlegungen involviert ist. Wie auch immer, die von der EU geplanten Investitionen in die Bahninfrastruktur sind ein gutes Signal für eine Zukunft nach dem Motto «Zug statt Flug».

BERN–ELBA

Ist für die vierköpfige Familie nicht vielleicht doch das Flugzeug umweltfreundlicher als der Zug oder das Auto? Mitnichten, wie der Umweltrechner Verkehr zeigt und für dieses Szenario das Elektroauto empfiehlt.

Der Zug ist nie falsch

Welches Verkehrsmittel ist bei Reisen in Europa am umweltfreundlichsten? Wir haben drei beliebte Ziele unter die Lupe genommen. Das Flugzeug ist in jedem Fall die schlechteste Wahl.

Von Nelly Jaggi

Dieselszüge, Kohlestrom fürs E-Auto – und Fähren haben sowieso nicht den besten Ruf. Wäre also das Flugzeug für die Herbstferien auf Elba nicht am umweltfreundlichsten? Der Umweltrechner Verkehr von Energie Schweiz beantwortet diese Frage schnell und einfach.

Nachgerechnet für verschiedene Szenarien und Destinationen (vgl. Grafik) wird deutlich, dass der Zug fast immer am besten abschneidet – auch in Ländern, die keinen oder kaum erneuerba-

ren Strom für ihre Eisenbahnen nutzen. Für alle, die nicht allein, sondern als Familie oder mit Freunden unterwegs sind, kann auch das Elektroauto eine gute Lösung sein. Sehr deutlich hingegen ist, dass das Flugzeug aus Umweltsicht immer die schlechteste Wahl ist – mit grossem Abstand, egal, ob nach Elba, London oder Barcelona.

Wer Zahlen mag, kann auf dem Online-Rechner über 200 Verkehrsmittel und deren unterschiedliche Emissionen

vergleichen. Jedes Verkehrsmittel lässt sich individuell anpassen, für den Vergleich können verschiedene Indikatoren (Treibhausgas-Emissionen, Primärenergie oder Umweltbelastungspunkte) gewählt werden. Und alle, denen das zu umständlich ist, machen nichts falsch, wenn sie sich für die nächste Reise einfach in den Zug setzen. Die Emissionen der Fähre von Piombino nach Portoferraio auf Elba sind übrigens im Vergleich zu den Emissionen der anderen Reise Strecken vernachlässigbar. ■

Bern–Elba, 4 Personen, CO₂-Äquivalente pro Person



Fakt: Würde eine Person alleine reisen, würde der Zug am besten abschneiden.

Zürich–London, 2 Personen, CO₂-Äquivalente pro Person



Fakt: Mit dem Zug dauert die Reise 8,5 Stunden. Mit Anreise an den Flughafen und Transfer ins Zentrum von London dauert auch der Flug einen halben Tag.

Basel–Barcelona, 6 Personen, CO₂-Äquivalente pro Person



Fakt: Warum nicht den Nachtbus Twiliner ab Zürich testen, dann fallen die Kosten für zwei Übernachtungen vor Ort weg.

Alle Daten: www.umweltrechner-verkehr.ch

Mehr Infos und eigene Berechnungen unter www.umweltrechner-verkehr.ch

Gut vorbereitet auf die Reise

Europa mit dem Zug wirkt auf einige wie ein herausforderndes Abenteuer. Reise-Aficionados halten allerlei Ideen und Vorschläge bereit – eine Auswahl inspirierender Plattformen.

Von Nelly Jaggi und Camille Marion



The Man in Seat 61

Mit seiner Website «The Man in Seat 61» unterstützt Mark Smith Reisende dabei, mit Zug und/oder Fähre europäische Ziele zu erreichen. Er beschreibt und dokumentiert Lieblingsstrecken, Fahrpläne, Tarife und Ticketkauf.

«Zugreisen quer durch Europa zu buchen, fiel mir zwar sehr leicht, aber im Vertrieb – ob in der Reiseindustrie oder bei den Bahngesellschaften selbst – fand sich kaum jemand, der in der Lage war zu erklären, wie man am besten vorgeht. Meine Website ist für alle gedacht, unabhängig von Alter und Herkunft, ob mit kleinem Budget oder auf der Suche nach Komfort.»

www.seat61.com



Nightride

Nightride ist die erste Suchmaschine für Nachtzüge und Nachtbusse in Europa – mit einem Klick können hunderte von Verbindungen recherchiert und Preise verglichen werden. Die Nutzer*innen werden zu den passenden Zug- und Busbetreibern weitergeleitet – wie das beispielsweise Google Flights für Flüge macht.

«Unsere Vision ist ein Europa, in dem die nachhaltige Alternative einfacher zugänglich ist als ein Flug. Europa verfügt heute schon über ein grosses Netz an Nachtzügen und -bussen, doch deren Buchung erweist sich in der Praxis als aufwendig und kompliziert. Unser Ziel ist, der Gesellschaft diese Hürde wegzunehmen.»

www.nightride.com



Terran

Für Marco und Simon, Gründungsmitglieder, steht die Wortkreation «terran» für das Reisen ohne Flugzeug und einen geerdeten Lebensstil. Entstanden 2019 in Deutschland, will Terran Menschen inspirieren, befähigen und aktivieren.

«Wir möchten eine möglichst breite und diverse Gruppe ansprechen, die Lust auf «terrane» Erholung und Erlebnisse hat und nebenbei durch das Vermeiden von Flugreisen zum Erhalt unserer Lebensgrundlage beiträgt. Wir bieten unseren Mitglieder und weiteren Interessierten eine Plattform, um sich über die schönen, aber auch anspruchsvollen Aspekte des «terrane» Reisens auszutauschen.»

www.terran.eco



Isochrone

Ingenieur Aubry Cholleton hat die Plattform «Isochrone» in seiner Freizeit entwickelt. Das interaktive Karten-Tool visualisiert, welche Orte in der Schweiz mit dem ÖV von einem bestimmten Abfahrtsort aus innerhalb einer gegebenen Zeit erreichbar sind.

«Entstanden ist «Isochrone» aufgrund einer simplen Feststellung: Mit den bestehenden Tools findet man problemlos den Weg von A nach B, aber wenn man Neues entdecken oder mehr über Erreichbarkeit einer Region mit dem ÖV wissen will, funktionieren sie nicht besonders gut. Mittelfristig würde ich gerne Ausflugsziele integrieren – mit Wandervorschlägen, Wintersportmöglichkeiten oder Sehenswürdigkeiten – und das Konzept auf andere Länder ausweiten.»

www.isochrone.ch



SimpleTrain

Einst hatte Marius Portmann seinem Umfeld über Facebook und dank seines grossen Wissens günstige Zugtickets besorgt. Heute ermöglicht er mit der ausgeklügelten Plattform SimpleTrain und mithilfe von Buchungsexpert*innen Reisen an jeden Bahnhof in Europa.

«Bei SimpleTrain träumen wir von einer nachhaltigen Welt, in der umweltbewusstes Reisen mit dem Zug einfach zugänglich ist. Egal, ob Einzelreisende, Schulgruppen oder Personen mit Mobilitätseinschränkung – wir finden das passende Zugticket.»

www.simpletrain.ch



Youth Alpine Interrail (YOALIN)

YOALIN wurde 2018 von der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA lanciert und ermöglicht jährlich 100 bis 150 Jugendlichen, mit einem kostenlosen Interrail-Pass die Alpen zu bereisen. Caroline Begle (links) ist verantwortlich für die Kommunikation.

«YOALIN zeigt, wie wichtig die Rolle junger Menschen für ein verändertes Verkehrsverhalten ist. Die seit der Lancierung fast 900 Teilnehmer*innen bilden ein engagiertes Netzwerk.» www.yoalin.org



Fairtiq

Fairtiq wurde 2016 vom heutigen Co-CEO Gian-Mattia Schucan mit der Vision gegründet, den ÖV-Zugang radikal zu vereinfachen und damit attraktiver zu machen. Heute ist Fairtiq in zahlreichen europäischen Ländern verfügbar.

««Wir richten uns an alle, die unkompliziert und spontan mit dem ÖV reisen möchten – vom täglichen Pendeln bis zur Freizeit- und Ferienreise durch Europa. So ist man flexibel und immer zum richtigen Preis unterwegs – ohne sich mit komplexen Tarifsystemen auseinandersetzen zu müssen.»

www.fairtiq.org