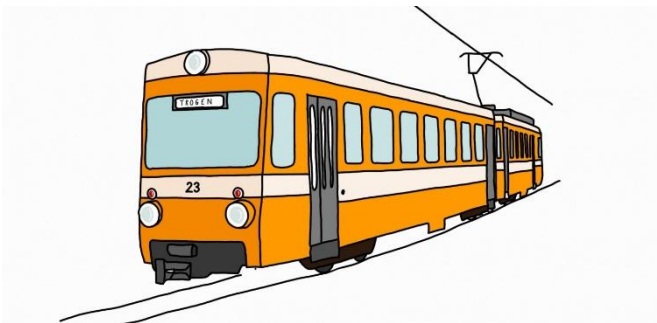


Trogenerbahn à grande vitesse



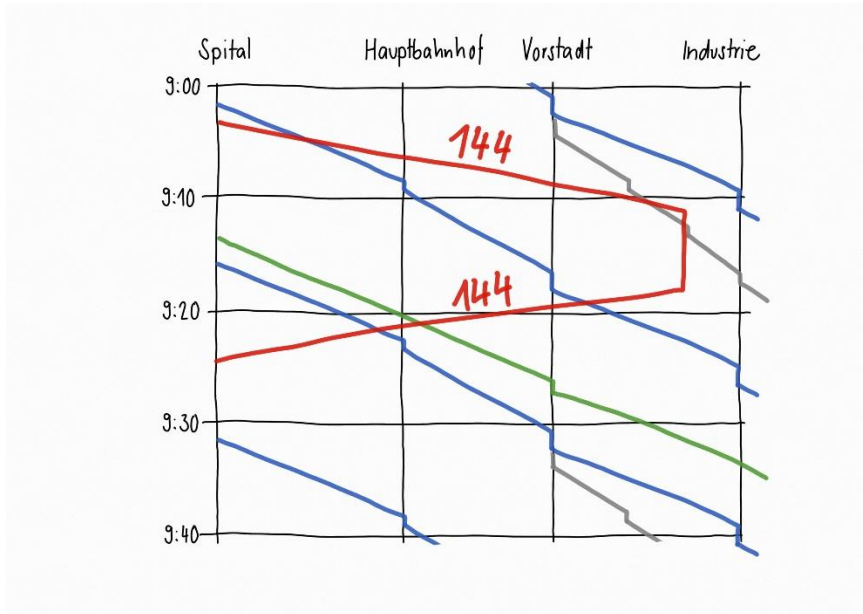
Ich möchte euch einen Zug vorstellen, den ihr vielleicht noch nicht kennt. In den achtziger Jahren eingeführt, eroberte dieser orange Zug sofort die Herzen der Menschen. Er senkte - zusammen mit einer Verbesserung der Infrastruktur - die Reisezeiten deutlich und brachte somit die Menschen aus dieser Region, die für ihren Käse bekannt ist, schneller in die grosse Stadt. Kurz nach der Einführung wurde bereits ein Halbstundentakt...

Entschuldigung, hier ist wohl ein technischer Fehler bei der Präsentation passiert. Darf ich die Regie bitten, das korrekte Bild anzuzeigen?



Kurz nach der Einführung wurde bereits ein Halbstundentakt angeboten und während den Spitzenzeiten sogar auf einen Viertelstundentakt verdichtet. Die Bahn wurde seit den 60er Jahren Schritt für Schritt modernisiert. Zuerst als Bahn trassiert, dann in der Stadt als Tram mitten durch die Fussgängerzone geführt, erfüllt sie alle Kriterien einer Lightrail und ist wahrscheinlich eine sehr frühe Vertreterin dieses Systems. Aber weil es im Appenzeller Dialekt keinen Begriff für Lightrail gibt, nennen Einheimische diese Linie einfach "Trognerbähnli".

Schienenambulanzfahrzeug



Stellt euch vor, die Gesundheitsbranche hätte sich der Forderung “mehr Verkehr auf die Schiene” angeschlossen.

Spitalbetreiber klagen, dass die Ambulanzfahrzeuge immer mehr im Stau stecken bleiben und immer länger brauchen, um bei den Menschen, die Hilfe benötigen, zu sein.

Der Verband von “Spitälern in unmittelbarer Bahnnahe” überlegt sich nun, ein Schienen-Ambulanz-Fahrzeug zu beschaffen und Patiententransporte auf der Schiene durchzuführen.

Eine Studie hat ergeben, dass die gewünschten Fahrplantrassen viele Konflikte mit dem perfekt austarierten Taktfahrplan entstehen. Das UVEK plant nun, die nötigen Infrastrukturen im Rahmen des Projektes Verkehr'144 zu bewerten.

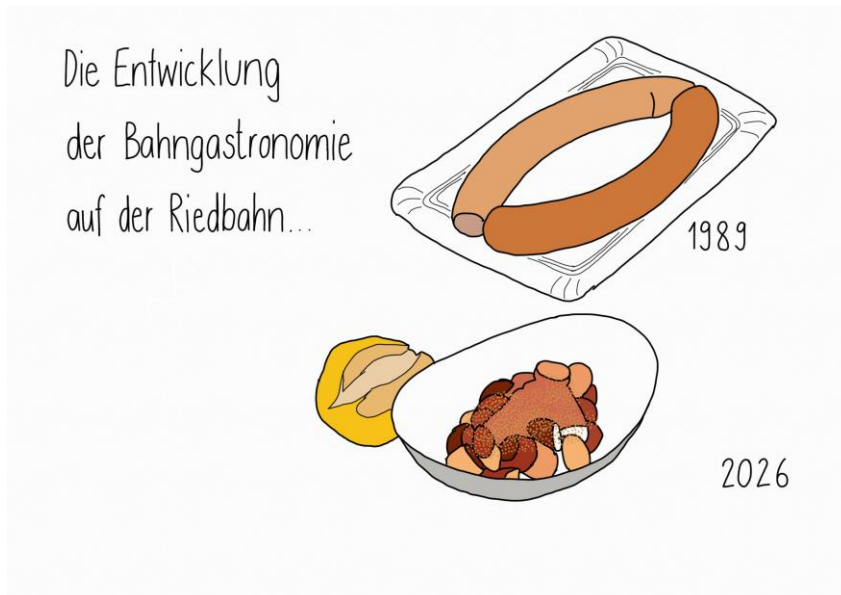
Rollbockdisco



Der Eisenbahngüterverkehr wird nicht häufig mit Innovation in Verbindung gebracht. Zu Unrecht! Schon früh entwickelte die Bahnindustrie ein Trendsportgerät, das es den Güterwagen ermöglichte, an Wochenenden in die Berge zu fahren und sich dort über gewagt trassierte Tracks über Brücken, durch Schluchten und an Bergseen entlang ziehen zu lassen.

Doch aus Kostengründen wurden die meisten Garederoben, in denen die Güterwagen sich die Trendsportgeräte anziehen konnten, stillgelegt. Aber einige Güterwagen fröhnen noch immer ihrem Lieblingshobby und treffen sich ab und zu im Güterbahnhof Langenthal zur Rollbockdisco!

Meine erste Fahrt auf der Riedbahn.



Um 18:00 Uhr erwarten Mutter, Schwester und Klein Claudio am Frankfurter Hauptbahnhof den Eurocity Otto Lilienthal aus Berlin nach Zürich. Kurz darauf ertönt eine Durchsage, dass der Zug 30 Minuten später eintrifft.

Als Bahnreisender mit wenig Erfahrung denke ich, dass sei doch kein Problem, da wir in Zürich 45 min zum Umsteigen haben.

Diese 45 Minuten sind dann schon aufgebraucht, als der Zug endlich in Frankfurt losfährt. Der Zug fährt auf die Riedbahn, die Familie wechselt in den Speisewagen. Mama hat uns versprochen, dass wir jetzt viel bestellen dürfen - sie will die D-Mark noch loswerden.

Auf die üppige Bestellung antwortet der Speisewagenkellner, dass die Küche defekt sei. Er könne einzig im Wasserkocher etwas Wasser erhitzen und Wiener Würstchen zubereiten.

Mit noch viel D-Mark in der Tasche erreichen wir mit über eine Stunde Verspätung Basel. Der Zug bleibt da, wir kommen mit umsteigen in Olten und Zürich nach Winterthur.

Zufälligkeiten mit Riedbahn-Erlebnissen aktuelleren Datums sind rein zufällig. Eines hat sich aber sicher verbessert: im BahnBistro gibt es statt Wiener Würstchen eine gute vegane Currywurst und die Bezahlung funktioniert bargeldlos.