

Der Fahrplan 2010

Stand: 13.12.09. Alle Angaben ohne Gewähr.

Änderungen: 210, 221, 307, 308, 309, 330, 440, 643, 644, 660, Frankreich (TGV Bern–Paris), Italien via Chiasso

Zusammenfassungen: Eisenbahn-Amateur“12/2009, NZZ Nr. 275 vom 26. November 2009

Stephan Frei, Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateur (SVEA) ©

Nach den grossen Wechseln und Erweiterungen in den letzten Jahren ist das Bahnnetz annähernd an der Kapazitätsgrenze angelangt. Im Fahrplan 2010 können stark nachgefragte Relationen in den Hauptverkehrszeiten gezielt verbessert werden, ansonsten wird vorwiegend das Angebot am frühen Morgen, am Samstag, am späten Abend und in der Nacht erweitert. Systematische Erweiterung sind nurmehr ausserhalb des Kernnetzes und/oder der Hauptverkehrszeiten möglich, so z.B. gleich zwei Fälle im Raum Delémont.

Grössere Änderungen ergeben sich im internationalen Verkehr: Der Tagesverkehr nach Österreich wird auf den Railjet umgestellt. SBB und FS geben ihre Tochtergesellschaft und Eisenbahnverkehrsunternehmung Cisalpino auf und betreiben den weiter ausgedünnten Tagesverkehrs Schweiz–Italien wieder selber; den Nachtverkehr stellen sie ganz ein.

Grundsätzlich werden nur Änderungen erwähnt. Die Angaben gelten - soweit nichts anderes erwähnt ist - immer symmetrisch in beiden Richtungen, auch wenn nur eine Richtung explizit erwähnt wird. Änderungen im Minutenbereich einzelner Züge bleiben meist unerwähnt. Bestehende Züge werden grundsätzlich mit der Nummer des aktuellen Fahrplans zitiert.

Der Fahrplan ist gültig vom 13. Dezember 2009 bis 11. Dezember 2010. Die Kursbuchseiten können seit dem 9. November 2009 von www.fahrplanfelder.ch als pdf-Dateien heruntergeladen werden. Dort werden auch unterjährig aktualisierte Kursbuchfelder bereitgestellt (Berichtigungen, Ergänzungen u.a.). Im Internet-Fahrplan ist der Fahrplan 2010 ebenfalls seit dem 9. November abrufbar. Das Offizielle Kursbuch wird ab dem 28. November 2009 verkauft.

Weil die SBB die definitiven Fahrplandaten aus dem Ausland teilweise spät erhalten hat, können sie die Broschüren Italien und Frankreich voraussichtlich erst nach dem Fahrplanwechsel ausliefern.

Generelle Bemerkungen

In der 2. Klasse der IC und ICN wird die Ruhezone aufgegeben, weil sich die Reisenden zuwenig an die Regeln halten bzw. die Regeln schlecht durchgesetzt werden können. Besonders in den RABDe 500 mit nur 4 Grossraumabteilen können die „normalen“ Sitzplätze, Ruhezone, Familienzone und Gruppenreservierungen schlecht abgegrenzt werden.

Überblick der verdichteten Systemangebots:

- Verlängerung des Halbstundentaktes am späten Abend: Lausanne–Echallens, Laupen–Bern–Langnau, Solothurn–Olten, Schaffhausen–Kreuzlingen, Frauenfeld–Wil, Romanshorn–Rorschach, Wil–Wattwil, Romanshorn–St. Gallen, St. Gallen–Altstätten
- Verdichtung tagsüber Mo–Fr: Vevey–Blonay, Delémont–Glovelier, Langenthal–Huttwil
- letzte abendliche Studentaktlücken geschlossen: Martigny–Le Châtelard–Frontière, Kerzers–Lyss–Büren a.d.A., Ziegelbrücke–Chur
- Halbstundentakt auch am Samstag: Lenzburg–Luzern
- zeitweise Halbstundentakt auch am Samstag: Zofingen–Lenzburg, Baden–Otelfingen
- Viertelstundentakt auch am Samstag: Schöftland–Aarau–Menziken, Bremgarten West–Dietikon
- Systematisierung des Angebots: Saignelégier–Glovelier, St. Moritz–Tirano

Blick in die Zukunft

Erst in einigen Jahren kann die Bahninfrastruktur und damit das Angebot erheblich erweitert werden:

- Fahrplan 2014: 1. Etappe Durchmesserlinie (DML) Zürich HB–Zürich Oerlikon, S-Bahn
- Fahrplan 2015: Mendrisio–Stabio–Arcisato–Varese (FMV)
- Fahrplan 2016: 2. Etappe Durchmesserlinie Zürich Altstetten–Zürich HB, Fernverkehr
- Fahrplan 2017: Genève-Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)
- Fahrplan 2018: Gotthardbasistunnel
- Fahrplan 2020: Ceneribasistunnel

Die bemerkenswertesten Tarifänderungen

Die Tarifverbunde „A-Welle“ (Teile der Kantone Aargau und Solothurn) und „Passepartout“ (Kantone Luzern, Nidwalden, Obwalden) werden vom Abonnementsverbund zu einem integralen Tarifverbund aufgewertet.

Die Rigibahnen (inkl. Luftseilbahn Weggis–Kaltbad) treten nach Villars-sur-Ollon–Col-de-Bretaye als weitere „Bergzahnradbahn“ dem Generalabonnement-Bereich bei. In den Direkten Verkehr sowie die Geltungsbereiche von Halbtaxabonnement und Generalabonnement aufgenommen wird die Linie Martina–Landeck (via Nauders oder direkt) der österreichischen Postbus GmbH, einer Tochtergesellschaft der ÖBB.

S-Bahn Waadtland (Résau Express Vaudois REV)

Die Linien S1 Yverdon–Villeneuve und S2 Allaman–Villeneuve werden ab dem Fahrplanwechsel schrittweise von NPZ auf FLIRT umgestellt.

100 Lausanne–Brig

Fernverkehr

Der am 4. Mai 2009 eingeführte Mo–Fr RE 2916 (mit einem EW II-Pendelzug) wird in den IR 1400 Martigny (ab 6.10)–Genève (an 7.58) umgewandelt, geführt mit einem EW IV-Pendelzug. Er verkehrt bis Lausanne einige Minuten später. Der Halt in Villeneuve wird gestrichen. Er wird unverändert in Morges vom IR 2506 überholt.

Entsprechend der teils neuen Lage der noch 4 EC (ex CIS) Genève–Milano verschieben sich auch die Taktabweichungen und die fehlenden Halte in Leuk der IR. Betroffen sind nurmehr IR 17xx (Lausanne ab ..24 statt ..20, an ..36 statt ..40). Am Abend verlässt der EC 41 Genève–Milano Lausanne bereits um 19.17 (ohne Anschluss aus Richtung Bern und Biel) und der IR 1741 Genève–Aéroport–Brig folgt um 19.20 im Takt. Wegen der vorausfahrenden S1 12171 Yverdon–Villeneuve kann der EC 41 wie die anderen EC erst um 19.39 in Montreux abfahren und muss der IR 1741 ab Vevey (ab 19.38) doch 4 Minuten hinter Takt fahren. Weil er in Visp keinen Anschluss Richtung Bern herstellen muss, kann er in Leuk halten.

Der Verkehr am späten Abend wird weiter ausgebaut: Der IR 1447 Lausanne (ab 21.45)–Martigny (an 22.38) löst den RE 2745 Lausanne 21.45–Montreux ab. Da Bex und St-Maurice nun durch diesen IR bedient werden, verliert entsprechend der IR 1745 Genève–Aéroport–Lausanne (ab 21.20)–Brig diese Halte und verkehrt Martigny–Brig 5 Minuten früher in der Takt-Fahrordnung. Der IR 1447 wird So–Do mit einem EW IV-Pendelzug geführt, der auf den oben erwähnten IR 1400 des Folgetags übergeht. Fr–Sa kommt ein FLIRT bzw. ein NPZ zum Einsatz, der als neuer RE 2742 Martigny–Lausanne (an 23.40) zurückfährt, mit Halt in St-Maurice, aber nicht in Bex!

Der RE 2740 Montreux–Lausanne (an 22.36) beginnt in St-Maurice, der RE 2747 Lausanne (ab 22.45)–Montreux wird im IR-Takt bis St-Maurice verlängert. Die Züge werden durch einen RBe 540-Pendelzug der Berufsverkehr-RE 27xx St-Maurice–Lausanne geführt, ebenso das neue Nacht-RE-Paar 2700/2701 St-Maurice–Lausanne (an 1.24/ab 1.32)–St-Maurice, mit Anschluss nach Genève sowie aus Richtung Bern, Biel und Genève (letzteres allerdings mit 20 Minuten Übergangszeit).

Regionalverkehr St-Maurice–Sion

Die Regionalzüge im Rhonetal werden seit einigen Jahren von RegionAlps (RA) geführt, einer gemeinsamen Tochtergesellschaft von SBB und Transports de Martigny et Régions (TMR). Was bisher kaum erkennbar war, wird mit der vollständigen Umstellung von SBB-NPZ auf eigene Domino offensichtlich. Die Domino sind einheitlich 3-teilig, für den Schülerverkehr werden zahlreiche Züge Mo–Sa mit 2 Domino in Vielfachsteuerung geführt. Module und Re 4/4“-Pendelzüge verschwinden. Trotz der möglichen höherer Beschleunigung (höheres Leistung-Gewichts-Verhältnis) und kürzeren Haltezeiten (Niederflur-Zwischenwagen) werden die meisten Regionalzüge weiterhin in Sion gebrochen.

Der Zug Mo–Fr 4009 (Monthey–)St-Maurice–Martigny (an 6.52) entfällt zugunsten des neuen „Entlastungszuges“ Mo–Fr 4021 Monthey–)St-Maurice–Martigny (an 7.32). Der beschleunigte „Entlastungszug“ Mo–Fr 4017 Martigny–Sion 7.48 entfällt. Als Gegenleistung wird der Regionalzug Martigny 6.33–Monthey eingeführt (der in St. Maurice den Anschluss an den RE 2706 knapp verpasst).

Der Regionalzug 4112 Brig–Sion wird bis St-Maurice (an 7.26) verlängert.

Das Platzangebot des Regionalzuges 4015 Monthey–Sion (an 7.47) wird erhöht (2 Domino), womit der mit TMR-Nina geführte Zusatzzug 4017 Martigny–Sion (an 7.48) entfällt. Entsprechend kann der Zug 4015 auch Chamoson und Ardon bedienen, womit für diese beiden Bahnhöfe eine längere Lücke geschlossen wird.

Der Regionalzug 4047 St-Maurice–Sion (an 13.14) verkehrt wegen des TGV 9261 Paris–Brig ganzjährig, aber nurmehr an Samstagen 4 Minuten nach Takt.

Der Regionalzug Mo–Fr 4083 (Monthey)–St. Maurice–Martigny wird bis Sion (an 18.47) verlängert. Die bisherige Taktlücke Mo–Fr um 19 Uhr wird geschlossen: Der Regionalzug 4066 Sion (ab 18.41)–Martigny fährt täglich, kann aber nicht mehr in Ardon halten.

Im Anschluss an den neuen IR 1447 Lausanne–Martigny (an 22.38) verkehrt ein Taktregionalzug St-Maurice (ab 22.36)–Sion.

7 leicht ausser Takt fahrende Regionalzüge in Fahrtrichtung Sion–Martigny halten mangels schienenfrei zugänglichem Gleis in Ardon nicht. Die Ursachen für die Taktabweichung sind allerdings längst nicht immer nachvollziehbar. Betroffen ist vor allem die zweite Tageshälfte. Es entstehen Lücken von 2–4 Stunden.

101 Lausanne–Flon–Bercher

Der Halbstundentakt endet eine Stunde später: Mo–Sa verkehrt ein neues Zugpaar Echallens–Lausanne-Flon (an 21.55/ab 22.00). Auf der Rückfahrt fährt der Zug (nur zum Aussteigen) auf Verlangen bis Bercher.

111 Vevey–Puidoux-Chexbres

Die Züge, welche Mo–Fr in der Industriehaltestelle Le Verney (unterhalb Puidoux-Chexbres) halten, fahren Sa–So im Takt. Die Halte selbst werden weiterhin weder aufgeführt noch erwähnt.

Der dieser Linie dedizierte NPZ „Train des vignes“ wird voraussichtlich per 3. Juni 2010 durch einen Domino (modernisierten NPZ) abgelöst, womit nach 33 Jahren wieder die 1. Klasse angeboten wird.

112 Vevey–Les Pléiades

Mo–Fr verkehrt Vevey–Blonay teilweise ein drittes Zugpaar pro Stunde. Die bisherigen, meist Mo–Sa verkehrenden Halbstundenzüge Vevey–Blonay rücken in der Regel näher zur „Spinne“ der IR 14xx in Vevey; sie werden eine Stunde früher, ab 6 Uhr angeboten. Die durchgehenden Züge Les Pléiades–Vevey verkehren in dieser Richtung ab Blonay 5 Minuten später. 1 Minute Fahrzeitreserve entfällt, so dass der Anschluss an die S1 121xx nach Villeneuve erhalten bleibt.

Vevey	x ..03	a ..25	..39
Blonay	o x ..17	a ..39	..53
Les Pléiades	o		..17

Les Pléiades	..31		
Blonay	..05	a ..19	x ..41
Vevey	o ..20	a ..34	x ..56

a zeitweise, Mo–Fr
x Mo–Sa

In Stunden mit einem EC Genève–Milano wird der Anschluss mit den ausser Takt liegenden IR 14xx sichergestellt, indem die Züge zwischen Vevey und Blonay 1 Minute später bzw. früher fahren: Vevey ab..40 bzw. an ..19.

120 Montreux–Zweisimmen–Lenk

Der erste durchgehende Regionalzug 2208 verkehrt Sa–So später: Montreux ab 5.50–Zweisimmen an 7.50.

In Stunden mit einem EC Genève–Milano wird der Anschluss mit den ausser Takt liegenden IR 14xx aus Genève-Aéroport sichergestellt, indem die Regionalzüge 22xx Montreux ..47 verlassen und bis Chamby nach Takt fahren.

Das bisherige vormittägliche Zusatzzugpaar 2415/2418 Zweisimmen–Gstaad verkehrt neu bis Saanen und in zwei unterschiedlichen Trassen:

- Sa–So im Winter Zweisimmen ab 9.23 (im unmittelbaren Anschluss vom RE 3113 von [Bern–]Spiez)/an 10.34
- täglich Mai–Oktober Zweisimmen ab 10.05 (im Anschluss vom Regionalzug 5813 von [Bern–]Spiez)/an 11.23

Der „Goldenpass Panoramic“ 3118 Montreux–Lenk fährt in Zweisimmen unmittelbar um 11.37 weiter (anstelle des Regionalzuges 2522), der bisherige halbstündliche Aufenthalt entfällt.

Der Regionalzug 2233 verlässt Mo–Fr Zweisimmen 19.26 im Anschluss an den neuen RE 3133 aus Spiez (und den Regionalzug 2543 aus Lenk) und erreicht Montreux um 21.18.

121 Montreux–Rochers-de-Naye

Die Züge fahren wieder ganzjährig bis Rochers-de-Naye, also auch Mo–Fr November–Mitte Dezember.

Die Taktzüge verlassen Montreux konsequent ..47, womit auch der Anschluss mit den ausser Takt liegenden IR 14xx aus Genève-Aéroport sichergestellt ist (diese Taktabweichung wird allerdings in den Anschlusszeilen nicht wiedergegeben).

124 Aigle–Les Diablerets

Die Züge 457 und 463 fahren gut 20 Minuten später (Aigle an 15.58, 17.59), die anschliessenden Gegenzüge rund 8 Minuten später (Aigle ab 16.03, 18.03). Der Winterwochenend-Eilzug 463 verkehrt 1 Stunde früher (Aigle an 16.58).

125 Aigle–Leysin

In Stunden mit einem EC Genève–Milano wird der Anschluss mit den ausser Takt liegenden IR 14xx aus Genève-Aéroport sichergestellt, indem der jeweilige Anschlusszug nach Leysin und sein Gegenzug 4 Minuten nach Takt fahren (Aigle ab ..00/an ..36).

130 St-Gingolph–St-Maurice

Die Regionalzüge fahren wieder weitgehend im Takt, halten in Vionnaz, kreuzen sich in Bouveret und werden bis St-Gingolph verlängert, allerdings auf Kosten einer zusätzlichen Komposition und eines 50-minütigen Stilllagers in St-Gingolph, Zwischen Monthey und St-Gingolph verkehren Mo–Fr 12 Zugpaare, Sa–So 10 (bisher täglich 11, davon 7 bzw. 9 nur bis Bouveret). Betriebsschluss ist etwa um 20 Uhr.

Sion	..46
St-Maurice	..34
Monthey	..42
St-Gingolph	o ..04

St-Gingolph	..55
Monthey	..17
St-Maurice	o ..24
Sion	o ..14

a zeitweise, Mo–Fr
x Mo–Sa

132 Martigny–Le Châtelard-Frontière

Die beiden Taktlücken in den Zwischensaisons am Vormittag und am Abend werden geschlossen, als letzte bleibt jene am Nachmittag (Zugpaar 20/21 Martigny ab 14.01/an 15.55).

Der Betrieb wird in den späten Abend verlängert: Martigny ab 21.22, 22.22, Fr–Sa 23.27/an 21.59, 22.59, 0.04.

Die Taktzüge 10, 14/11, 15 am Vormittag werden Mitte Juni bis Mitte September als „Mont-Blanc Express“ geführt, die zwischen Martigny und Finhaut nur in Les Marécottes halten. Die Bedienung aller Halte übernehmen in dieser Zeit zwei neue Zugpaare mit schlankem Anschluss von bzw. nach Lausanne in Martigny: ab 8.43, 10.43/an 10.38, 12.38. (Diese Züge beginnen im Juni bereits ein Woche früher zu fahren als die Umwandlung der Taktzüge in „Mont-Blanc Express“.)

133 Martigny–Le Châble–Orsières

Der Morgenverkehr Mo–Fr wird neu gestaltet: Der erste Zug 201 erreicht Martigny bereits um 6.11, damit die Komposition bereits um 6.16 als Zug 202 (36 Minuten früher als bisher) wieder nach Le Châble fahren kann (mit Anschluss in Sembrancher von und nach Orsières) und dort auf den Zug 203 wenden kann. Der entfallende „Entlastungszug“ Mo–Fr 4017 Martigny–Sion 7.48 ermöglicht den neuen Zug 204 Martigny (7.31)–Le Châble.

Einige Züge fahren 10 Minuten früher oder später, um die Anschlüsse in Martigny zu verbessern.

140 Brig–Zermatt

Die 16 lokalen Zugpaare 3xx Brig–Visp (meist ..20/..38) werden eingestellt. Sie wurden weitgehend tagsüber während des Stilllagers der Stundentaktzüge Brig–Zermatt produziert, erwartungsgemäss aber kaum genutzt: Sie fahren fast parallel zu den RA-Regionalzügen 41xx Brig–Sion für den Verkehr Brig–Visp und den Postautokursen der Linie 621 für die Lokalerschliessung. Sie waren nicht merkbar, weil am Vormittag 2 Zugpaare und am Nachmittag 1 Zugpaar fehlten. Ebenso wenig merkbar bleiben die Halbstundenzüge zwischen Visp und Zermatt, die unverändert nur zu gewissen Stunden verkehren.

142 Visp–Göschenen

Die Winterwochenend-Zusatzzüge (Göschenen–)Andermatt–Goms verkehren bis Mitte März statt Mitte April. Die Komposition des Zusatzzugpaars 529/552 wird dazwischen nach Oberwald und zurückgeführt: Niederwald ab 11.46/an 15.22.

143 Andermatt–Disentis

Mitte Dezember–Mitte April verkehren Buskurse ab Disentis 21.22, 22.22, Fr/Sa–Sa/So 0.15 bis Dieni.

144 Glacier-Express

Die Glacier-Express werden für den Verkehr nach/ab Disentis/Mustér gesperrt. Der einzige Halt in Sedrun je Richtung entfällt (Züge 902/911). Der Zuschlag wird von 30 auf 33 Fr. erhöht.

Die Sommersaison der durchgehend rein geführten Züge 906, 908/905, 907 wird um 2 Wochen bis Ende Oktober verlängert. Der Davoser Zugpaar 902/911 rollt bereits ab Mitte Mai.

Die Züge 906 und 908 verkehren auf der Albulastrecke (vereinigter Zug) rund eine halbe Stunde früher, dank rascherer Fahrordnungen Andermatt–Chur und kürzeren Aufenthalten in Chur. Der Zug 911 verlässt Davos dank kürzeren Aufenthalten in Filisur und Chur rund 50 Minuten später.

145 Brig–Domodossola

Das reduzierte EC-Angebot wird teilweise durch IR 27xx ausgeglichen, geführt mit EW II-Pendelzügen. Obwohl die EC in einer einzigen System-Fahrordnung verkehren (wie bisher die CIS), verkehren die IR mit einer Ausnahme in der alten EC-Fahrordnung, was auch eine Systematisierung im Centovalli verhindert. Die 2 1/2-stündige Zugpause über Mittag (ausser am Samstag) bleibt bestehen.

Die Autoverladezüge fahren südwärts 10 oder 20 und nordwärts 15 oder 25 Minuten später. Der entstehende 85-95-Minuten-Rhythmus ist allerdings kaum merkbar, entsprechend ist auch eine einzige Abweichung nicht weiter tragisch. Die Buskurse Iselle–Domodossola werden in einen etwas besser merkbaren 90-Minuten-Rhythmus geschoben. Die Übergangszeiten in Iselle betragen rund 10–15 Minuten.

Das neue Angebot erleichtert den Veloselbstverlad. Er unterliegt in den mit ETR 610 geführten EC analog den ICN von Ende März bis Ende Oktober der Platzreservationspflicht.

150 Genève–Aéroport–Lausanne

Fernverkehr

Die letzte Taktlücke der IR 25xx Genève–Aéroport–Luzern zwischen Genève–Aéroport und Lausanne wird geschlossen (Genève–Aéroport IR 2535 ab 15.01/IR 2518 an 12.59), da die bisherigen EC 1xx Genève–Milano entfallen.

Wegen der teils neuen Fahrordnung der EC Genève–Milano müssen einige IR 17xx Genève–Aéroport–Brig bis Lausanne 3 Minuten vor bzw. nach Takt fahren, was wiederum zur Folge hat, dass auch der entsprechende RE 26xx Genève–Lausanne bis Morges 1 Minute früher fahren muss (nur in dieser Fahrrichtung). Die EC sind trotz des beschränkten Platzangebotes der ETR 610 für den lokalen Verkehr Genève–Lausanne freigegeben.

Ein weiterer RE 2936 verkehrt Mo–Fr Lausanne (ab 18.23)–Genève (an 19.11).

Der RE 2943 Mo–Fr Genève (ab 18.17)–Nyon verkehrt 17 Minuten später als Entlastungszug unmittelbar vor dem RE 2641 Genève (ab 18.20)–Lausanne und hält in Coppet statt Versoix, nimmt aber den Anschluss vom Regionalzug 11073 Lancy–Pont-Rouge–Coppet planmässig nicht ab (nur 1 Minute Übergangszeit). Gleichzeitig hält der RE 2641 Mo–Fr ausser Takt in Versoix statt Coppet. Die Rückleistung RE 2932 des RE 2943 verkehrt rund 15 Minuten früher Nyon (ab 18.39)–Genève (an 18.55) mit Halt in Versoix, aber nicht mehr in Coppet. Die bisherige Fahrordnung wird durch den neuen System-RE 2936 beansprucht (siehe oben).

Sämtliche RE 26xx und 29xx werden nicht mehr begleitet, fallen also in den Selbstkontrollbereich. Damit verbunden ist eine leichte Komfortreduktion durch die vollständige Umstellung von EW II auf EW I kIB. Für die 1. Klasse werden wenigstens Wagen mit 1+2-Bestuhlung eingesetzt (48 Sitzplätze, „A48“). Mittelfristig sollen die kommenden 6-teiligen Dosto RV eingesetzt werden.

Die morgendlichen Zusatzzüge 2904 Gland–Genève (an 7.34) und 2910 Nyon–Genève (an 8.34) gelten als IR statt RE, weil sie mit einem RABDe 500 samt Zugbegleitung geführt werden (wie bisher).

Der am 4. Mai 2009 eingeführte Mo–Fr RE 2916 (Martigny–)Lausanne 7.11–Genève 7.58 wird in den IR 1400 umgewandelt. Die Verlängerung des RE 2706 St-Maurice–Lausanne bis Morges 7.42 seit dem 4. Mai 2009 wird definitiv eingeführt, hingegen verkehrt RE 2739 Lausanne–St-Maurice nicht mehr ab Morges 17.37.

Regionalverkehr

Die S3 123xx fährt genau im Takt Alleman (ab ..08)–Lausanne (an ..30), ohne Abweichungen während der Verkehrsdauer der RE 29xx Genève–Lausanne.

151 La Plaine–Genève

Das Angebot bis Bellegarde (Ain) bleibt praktisch unverändert. (Entgegen dem Kursbuch 2009 gilt bereits im Fahrplanjahr 2009 auch am Samstag der Halbstundentakt durchgehend bis etwa 20 Uhr. Der Kanton Genf bestellte diese Züge zu spät.) Die Züge nach Bellegarde werden weiterhin mit Bem 550 geführt, während die auf La Plaine beschränkten Züge vorwiegend mit FLIRT (RABe 524) erbracht werden und somit auch die 1 Klasse anbieten.

155 Nyon–La Cure

Bei etwa unverändertem Mengengerüst wird der Fahrplan rund 20 Minuten vorverschoben. Die Symmetriezeit verschiebt sich von ungefähr ..10, ..40 auf recht genau ..50, ..20. Der Takt gilt etwa 7–21 Uhr.

Nyon		..56	a ..30
St-Cergue	o	..28	a ..04
La Cure	o	..44	

La Cure			..56
St-Cergue	a	..47	..12
Nyon	o	a ..20	..44

a zeitweise, Mo–Fr

156 Morges–Apples–Bière/–Lilsle-Mont-la-Ville

Der bisher Bussy-sur-Morges–Morges ohne Halt fahrende Zug 107 bedient auf Verlangen alle Haltepunkte. Er kommt 2 Minuten später in Morges um 7.38 an.

200 Lausanne–Vallorbe

201 Le Brassus–Vallorbe

Die Strecke Vallorbe–Le Day muss während der Sanierung des Orbe-Viadukts einspurig betrieben werden. Die in Le Day anschlussgebenden Züge müssen sich dort kreuzen: Die Regionalzüge 122xx Palézieux–Vallorbe fahren von Le Day nach Vallorbe 3 Minuten später. Die Regionalzüge 42xx Vallorbe–Le Brassus fahren von Vallorbe nach Le Day 4 Minuten früher, von Le Day nach Vallorbe 5 Minuten später.

Der Regionalzug 4210 Le Brassus–Vallorbe hält täglich in Le Day (7.34), um Mo–Fr den Anschluss an den Bus nach Yverdon sicherzustellen.

Der bereits im Fahrplan 2009 angebotene Buskurs 159 an Schultagen Yverdon (ab 11.55)–Vallorbe–Le Pont (an 12.50) mit Anschluss an den Schulzug 4223 Le Pont (ab 12.53)–Le Brassus wird im Feld 201 aufgeführt.

210 (Genève–)Lausanne–Biel

Die S11 128xx verlassen Yverdon bei sonst unveränderten Verkehrszeiten ..33 (satt ..34).

Anstelle des am 16. März 2009 eingeführten beschleunigten Zusatzzuges Mo–Fr 4711 Gorgier–St-Aubin–Neuchâtel 8.02 verkehrt 4 Minuten vor dem Taktzug 4707 der „Entlastungszug“ 4701 Mo–Fr Vaumarcus–Neuchâtel 7.49. (Die Komposition kommt leer aus Yverdon. Da der Kanton Waadt kein Interesse an diesem Zug hat nichts daran zahlt, hält er im Kanton Waadt nicht.)

Der Regionalzug 4739 verkehrt *entgegen dem Fahrplanfeld täglich* und nur wegen des freitäglichen TGV 9285 Paris–Bern 4 Minuten vor Takt Gorgier–Neuchâtel (an 19.49).

Der Halbstundenrhythmus im Regionalverkehr Neuchâtel–Biel wird verdichtet (Halbstundenzug wie bisher ohne Halt in Ligerz): neue Züge Biel ab Mo–Fr 12.22, täglich statt Mo–Fr 16.22 und 17.22 und Neuchâtel ab täglich 16.06, täglich statt Mo–Fr 17.06, Mo–Fr 19.06.

211 Orbe–Chavornay

Das Angebot Mo–Fr und Sa–So wird getrennt dargestellt.

In den Nächten Fr/Sa–Sa/So verkehren 2 zusätzliche Zugpaare nach Mitternacht mit Anschluss an den letzten Regionalzug Yverdon–Lausanne bzw. umgekehrt.

221 Buttes–/Pontarlier–Neuchâtel

Aufgrund der Änderungen im TGV-Verkehr fahren die Regionalzüge 4811 (neu 4813, Neuchâtel an 9.15) und 4816 (Neuchâtel ab 11.40) im Takt (mit Halt in Bôle). Warum der Regionalzug 4838 Neuchâtel ab 19.44 nun täglich leicht nach Takt (aber immerhin mit Halt in Bôle) verkehrt, ist schleierhaft. Der Regionalzug 4841 (neu 4843) fährt täglich in einer raschen Fahrordnung nach Takt Buttes (ab 20.48)–Neuchâtel (an 21.29) ohne Anschluss Richtung Biel; die Haltezeit in Auvornier wird auf die ordentliche etwa halbe Minute verkürzt.

Die TGV 9281/9288 entfallen, zwei RE-Paare werden eingeführt (Details siehe Frankreich, TGV Bern–Paris).

Der freitägliche TGV 9285 Paris–Bern verkehrt Pontalier–Neuchâtel (an 19.52) 5 Minuten später als im Fahrplanfeld veröffentlicht.

224 Les Brenets–Le Locle

Die bisherigen Leermaterialzüge Mo–Fr Le Locle ab 6.49 bzw. an 16.29 werden zu kommerziellen Zügen.

225 La Chaux-de-Fonds–Biel

226 Sonceboz–Sombeval–Moutier

Ein neuer Frühregionalzug Mo–Fr La Chaux-de-Fonds (ab 4.32)–Biel (an 5.26) mit einem Anschlussregionalzug Moutier–Sonceboz (an 5.04) vermittelt in Biel nur Anschlüsse mit langen Übergangszeiten.

Der RE 2852 wird in den Regionalzug 5204 Biel (ab 5.08) in annähernd gleicher Fahrordnung gewandelt, dafür entfällt der Regionalzug 5204 Biel (ab 5.15) bis Sonceboz.

Der Spätregionalzug 5098 Biel (ab 23.50)–La Chaux-de-Fonds verkehrt täglich statt nur Fr/Sa–Sa/So, umgekehrt entfällt der Regionalzug So–Do 5299 Sonceboz (ab 23.51)–Biel.

2 Mo–Fr bis Court verlängerte Züge halten neu in Pontenet: 5235 um 12.08 (Richtung Sonceboz), 5256 um 16.48 (Richtung Court).

Der Betrieb wird zusammen mit den Linien Neuchâtel–Le Locle in der ersten Hälfte 2010 von NPZ auf Domino umgestellt.

230 Biel–Delémont–Basel

Die RE 29xx Biel–Delémont(–Delle) verkehren statt nur am Morgen, Mittag und Abend durchgehend stündlich 6.–19. Uhr, also 14 statt nur 8 Zugpaare pro Tag. Sie sind mit wenigen Ausnahmen im Durchlauf mit den Regionalzügen 51xx Neuchâtel–Biel. Aus unerfindlichen Gründen werden diese Direktverbindungen aber weder in den Fahrplanprimaten noch im Internet-Fahrplan gezeigt. Der Kanton Jura wird so vollständig ins Halbstundentakt-Netz aufgenommen. Auch die Verbindung Biel–Basel klappt so zwei Mal stündlich, neu auch stündlich mit Umsteigen in Delémont. Diese Verbindung mit RE und S-Bahn ist rascher als der Weg über Olten und nur rund 5 Minuten langsamer als die direkte Verbindung mit dem ICN...

Ein Spät-RE-Paar verkehrt in der Takt-ICN-Lage Fr/Sa–Sa/So Delémont–Biel (an 0.10/ab 0.49) mit Anschluss in Richtung Lausanne und Bern.

Ein täglicher Frühzug verkehrt Delémont–Basel SBB (an 5.14).

Alle Zusatzzüge 170xx halten auch in Münchenstein.

Nach Mitternacht verkehren anstelle der S3 17302 Basel SBB–Delémont zwei Taktzüge Basel SBB ab 0.06 bis Laufen und ab 0.37 bis Delémont. Der Zug nach Laufen fährt um 0.35 zurück nach Basel SBB.

236 La Chaux-de-Fonds–Saignelégier–Glovelier

Zwischen Saignelégier und Glovelier gilt 7.–20. der Stundentakt (auf der Schiene), mit folgenden Ausnahmen: 7. und 18. nur Mo–Fr, 11. nur Sa–So. Insgesamt verkehren neu 13–12 statt bisher 8–11 Zugpaare.

Der Taktzug 214 Saignelégier–La Chaux-de-Fonds (an 7.57) verkehrt täglich statt nur Mo–Fr, Mo–Fr ohne Halt auf Verlangen in Le Seignat und Bellevue. (Der Zug Mo–Fr 119 Saignelégier–Le Noirmont in derselben Fahrordnung entfällt.)

237 Le Noirmont–Tavannes

Das Angebot Tramelan–Tavannes am späten Abend wird auf 2 Zugpaare pro Stunde ausgebaut, so dass in Tavannes sowohl Richtung Biel als auch Richtung Moutier schlanke Anschlüsse bestehen. Mit 2 Zügen pro Stunde ist das Angebot dichter als in vielen Stunden tagsüber: zusätzliche Züge Tavannes an 20.16 (direkt von Le Noirmont), 21.16, 22.16, 0.16*/ab 19.42, 20.42, 21.42, 23.42* (*Fr/Sa–Sa/So Bus statt Zug).

240 Delle–Delémont

Zwischen Delémont und Glovelier gilt Mo–Fr 7–20 Uhr der Halbstundenrhythmus mit einer neuen Mini-S-Bahnlinie 179xx Mo–Fr Delémont (ab ..46/an ..14)–Glovelier (auf Distanz hinter bzw. vor den RE 29xx). Mangels Zeit können diese Züge (trotz Einsatz eines RABe 521) einen Haltepunkt nicht bedienen: Da Bassecourt bereits durch die unmittelbar vorher bzw. nachher fahrenden RE 29xx bedient wird, fahren die neuen Züge in Bassecourt durch. Die bestehenden Zusatzzüge werden integriert. Über Mittag fehlen die Züge Delémont an 12.14/ab 12.46 und der Zug um 12 Uhr verlässt Delémont nach Takt um 12.04 mit zusätzlichem Halt in Bassecourt.

Delle wird eine Stunde länger bis 20.30 bedient.

251 Lausanne–Payerne

Mo–Fr verkehrt ein zweites RE-Paar Payerne–Lausanne (an 7.00/ab 18.00). Auf der Rückfahrt ergeben sich in Payerne Anschlüsse nach Estavayer-le-Lac und Murten–Bern. Wegen der Kreuzung in Granges-Marnand verlässt der Regionalzug 12976 Payerne 18.37 täglich 2 Minuten vor Takt. Nicht nachvollziehbar ist, warum der Zug auch in Granges-Marnand und Henniez noch 2 Minuten vor Takt veröffentlicht ist. Am Morgen erreicht der Regionalzug 12911 Payerne 2 Minuten später um 6.21.

Der letzte Regionalzug 12991 Lausanne (ab 23.20)–Payerne erhält eine vernünftige Abfahrtszeit in Lausanne mit schlanken Anschlüssen vom Fernverkehr. Er hält nicht mehr in Bressonnaz (bisher am Sonntag für Militärpersonen).

252 Yverdon-les-Bains–Fribourg

Das mittägliche Zusatzzugpaar 4437/4444 Mo–Fr Fribourg–Estavayer-le-Lac hält zusätzlich in Cousset (11.54 bzw. 13.02).

255 Fribourg–Ins(–Neuchâtel)

Während der Totalsperrung der Strecke Muntelier–Ins wegen Bauarbeiten 12.7.–20.8. verkehren die Regionalzüge 56xx Fribourg (ab ..11/an ..47)–Kerzers stündlich mit Anschluss in Kerzers an die ebenfalls stündlich bis Neuchâtel verlängerten S52 Bern–Kerzers (Ins–Neuchâtel genau in der Fahrordnung der Regionalzüge 54xx). Als positiver Nebeneffekt ergeben sich für Murten vorübergehend auch der durchgehende Halbstundentakt Richtung Bern sowie stündlich schlanke Anschlüsse in Kerzers Richtung Lyss.

Die Regionalzüge 54xx verkehren nur Mo–Fr am Morgen, Mittag und Abend und nur Fribourg (ab ..32/an ..28)–Murten. Sugiez wird mit je einem Pendelbus von Murten und Ins erschlossen.

Interimsfahrplan 12.7.–20.8.2010

	56xx	162xx	54xx		54xx	162xx	56xx
Fribourg	..11		a ..32	Neuchâtel		..36	
Murten	o ..40		a ..58	Ins		..52	
Murten	47	v. Bern		Kerzers	o	..59	
Kerzers	o ..56	..00		Kerzers		..00	..04
Kerzers		..01		Murten	o	n. Bern	..13
Ins		..11		Murten		a ..01	..19
Neuchâtel	o	..24		Fribourg	o	a ..28	..47

a zeitweise, Mo–Fr

291 Kerzers–Lyss–Büren a.d.A.

Am späten Abend füllt ein zusätzliches Zugpaar die letzten Taktlücken: Lyss (ab 22.34)–Büren an der Aare (an 22.44/ab 23.15)–Kerzers (an 23.53), womit der Stand des Fahrplan 2004 wieder erreicht ist...

300 Bern–Brig

Die EC (ex CIS) Basel–Milano werden neu mit ETR 610 statt ETR 470 geführt, was das Sitzplatzangebot reduziert: 108 statt 159 in der 1. Klasse, 304 statt 327 in der 2. Klasse. Die folgenden Züge werden im Jahresfahrplan entlastet: 51 Sa Bern–Domodossola, 57 Sa Bern–Visp, 59 Mo–Fr Bern–Spiez/52 Mo–Fr Spiez–Bern, Sa Domodossola–Bern, 56 So Domodossola–Bern.

Der letzte noch täglich via Kandersteg fahrende IC 1087 Basel–Brig (Bern ab 20.35) wird in den Lötschberg-Basistunnel verlegt: Brig an 21.40. Er ist am Sonntag der letzte Reisezug südwärts durch den Basistunnel vor der Unterhaltungspause in der Nacht auf Montag.

301 Fribourg–/Laupen–Bern–Thun

Bei den RE 31xx „Lötschberger“ wird der Zugteil Zweisimmen weiterhin nicht erwähnt.

Der Halbstundentakt der S2 wird mit einem Zugpaar Bern ab 20.20/Laupen ab 21.10 um 1 Stunde verlängert. Die „zugehörige“ S1 nach Fribourg verkehrt zwischen Bern und Flamatt gemäss Standardtakt beschleunigt.

Fr/Sa–Sa/So verkehrt ein Zugpaar Laupen–Flamatt (an 0.32/ab 0.39) mit Anschluss nach/von Bern und Fribourg.

303 Biel–Bern–Belp–Thun

Die IR 18xx Bern–Biel werden zu RE 18xx. Vorläufig werden die Züge unverändert mit DS IC-Pendelzügen geführt und durch Zugpersonal begleitet. Mittelfristig sollen die kommenden 6-teiligen Dosto RV unbegleitet eingesetzt werden. Diese Linie weist wegen des hohen Anteils Stand-/Wendezeiten von 42% eine tiefe Wirtschaftlichkeit aus (IC 7xx Genève-Aéroport–St. Gallen 6%). Auch die Haltepolitik ist nicht IR-würdig.

Der Zusatzzug Mo–Fr 15023 Toffen–Bern (an 7.16) verkehrt rund 5 Minuten früher.

Das Wintersportzugpaar RE 3113/3128 „White Bull“ nach Zweisimmen verkehrt ab Bern (statt Wabern bei Bern).

304.2 (Bern–)Burgdorf–Langnau–/Sumiswald–Grünen

Der Regionalverkehr Sumiswald–Grünen–Affoltern-Weier wird auf die Strasse verlegt, dafür wird auf dem Abschnitt Ramsei–Sumiswald der Halbstundentakt statt kombiniert Bahn-Bus vollständig auf der Schiene erbracht und bis fast Mitternacht ausgedehnt. Das bisherige einzige Zugpaar ab/bis Huttwil für die Zuführung des ersten Zuges bzw. die Rückführung des letzten Zuges entfällt.

Gleichzeitig werden die Linienführungen der S4 und S44 getauscht: Die S4 (von Thun–Belp–Bern via Zollikofen) fährt nach Langnau (an ..15/ab ..43), die S44 (von Thun–Belp–Bern via Grauholz) nach Sumiswald–Grünen (.an 40/ab ..19).

Anstelle der Buslinien 471 Hasle-Rüegsau–Affoltern-Weier–Huttwil und 481 Ramsei–Sumiswald–Grünen–Wasen im Emmental werden die Linien 481-483 Wasen i.E.–Sumiswald–Wasen–Affoltern-Weier–Huttwil und 471 Hasle-Rüegsau–Affoltern-Weier geschaffen. In Affoltern-Weier, Bahnhof (!) entsteht ein Busknoten. Die S44 bietet Anschluss nach Wasen, die Halbstundenzüge Ramsei–Sumiswald nach Huttwil. Die Buskurse erschliessen zwar das Zentrum von

Sumiswald nun halbstündlich, sind aber um genau jene wenigen Minuten langsamer, um welche der schlanken Anschluss in Huttwil Richtung Willisau–Luzern verloren geht.

Ramsei–Langnau fahren täglich und durchgehend bis 20 Uhr stündlich Buskurse im Anschluss an die S44, so dass auch hier ein Halbstundenrhythmus entsteht.

Der bisher nur Wochenende angebotene Spätzugpaar 15499/15406 Burgdorf (ab 0.47)–Lützelflüh–Goldbach–Burgdorf (an 1.17) verkehrt täglich.

305 Neuchâtel–/Payerne–Kerzers–Bern

Die S52 16221 beginnt sonntags in Neuchâtel (ab 6.36), bis Ins im Trasse der Regionalzüge 54xx nach Fribourg.

Der TGV 9284 Bern (ab 8.31)–Paris fährt leicht später. Dadurch können der RE 3031 Neuchâtel um 8.33 zur Taktzeit mit Anschluss vom RE 2759 aus Le Locle verlassen und die S5 15729 Bern um 8.52 zur Taktzeit mit Anschluss an den IR 2517 nach Luzern erreichen, umgekehrt müssen aber die S5 15733-15533 Neuchâtel–Bern (an 9.56), der Regionalzug 5428 Fribourg–Neuchâtel (an 9.27) und der RE 3028 Bern–Neuchâtel (an 9.30) nach Takt fahren und einige Anschlüsse verlieren. Zu vermeiden wäre dies, wenn der ohnehin unvertaktete Anschluss in Ins vom Regionalzug 5431 Neuchâtel–Fribourg auf die S52 16231 Ins–Bern gebrochen würde.

Die S51 Bern–Bern Brünnen wird eine Stunde länger bis 21 Uhr betrieben. Währenddessen halten S5 und S52 nicht mehr in Bern Stöckacker.

Die TGV 9281/9288 (Bern an 12.36/ab 17.23) werden durch RE in der gleichen Trasse und den gleichen Halten ersetzt (siehe auch Abschnitt Frankreich, TGV Bern–Paris).

Interimsfahrplan Neuchâtel–Kerzers–Murten 12.7.–20.8. siehe 255.

307 Bern–Worb Dorf

Der 7 1/2-Minuten-Takt Mo–Fr zwischen Bern und Bolligen wird weiter ausgebaut: In Fahrrichtung Bern werden diese Züge um 2 Minuten beschleunigt (Bern an ..00 usw. alle 15 Minuten). Am Abend wird der 7 1/2-Minuten-Takt Mo um eine halbe Stunde verlängert. Die beiden letzten 7 1/2-Minuten-Takt-Züge Bern ab 18.53, 19.08 fahren ab Bolligen ohne Halt bis Worb (Gesamtreisezeit 20 statt 24 Minuten), wo die beiden Kompositionen übernachten. Am Morgen setzen sie mit 2 neuen 7 1/2-Minuten-Takt-Zügen (Bern an 6.30, 6.45) ein, Worb–Bolligen ebenfalls ohne Halt.

Der 15-Minuten-Takt wird am Abend Mo–Sa Bolligen–Worb um 1 Stunde bis etwa 21.30 verlängert, am So auf der Gesamtstrecke um 1 Stunden bis etwa 21.00.

308 Bern–Solothurn

Der bisher bis etwa 20 Uhr gültige Standardfahrplan (pro Stunde 2 RE Bern–Solothurn, 2 S8 Bern–Jegenstorf, 2 S8 Bern–Urtenen) wird um 1–1 1/2 Stunden ausgedehnt. Letzte Abfahrten der RE in Bern um 21.05, in Solothurn um 21.18.

Weitere Zusatz-RE mit der Systemfahrordnung werden eingeführt, jeweils Mo–Fr: Bern an 6.40, 8.10/ab 16.50 bis Solothurn statt Bätterkinden, 18.20. 19.4.–11.12. erhalten alle Zusatz-RE mangels Kreuzungsmöglichkeit in Grafenried eine andere Fahrordnung: Die Gesamtfahrzeit steigt nur wenig, dagegen gehen in Solothurn Anschlüsse verloren und bilden die Zusatz-RE zusammen mit den Halbstundentakt-RE keinen angenäherten Viertelstundentakt mehr, sondern etwa einen 10-20-Minuten-Rhythmus. Bemerkenswert ist, dass die abendlichen Zusatz-RE von Worblaufen bis Zollikofen die voraus abgefahrene S8 (Bern ab ..52, ..22) fliegend überholen sollen. Voraussetzung ist natürlich, dass die entgegenkommende S8 pünktlich nach Worblaufen (..58, ..28) kommt.

Interimsfahrplan 19.4.–11.12.2010 der Zusatz-RE

Bern	A..54	A..24	Solothurn	A..57	A..27
Solothurn	o A..33	A..03	Bern	o A..35	A..05

309 Bern–Unterzollikofen

Die S9 verkehrt am Abend 1 Stunde länger, der Busbetrieb beginnt erst um 21 Uhr.

310 (Bern–)Spiez–Interlaken

Erstmals seit einigen Jahren wird ein Zuglauf auf einer IC-Linie in Bern vor 21 Uhr gebrochen: Um 11 Uhr wendet ein ICE aus Deutschland in Bern unmittelbar auf den Gegenzug. Die entsprechenden Züge Bern–Interlaken (ab 10.01, an 11.57) müssen mit „Ersatzkompositionen“ als IR geführt werden (ab Interlaken EW II, nach Interlaken EW IV bzw. DS IC, ohne WR).

320 Zweisimmen–Spiez

Ein neuer RE verkehrt Mo–Fr Spiez (ab 18.43)–Zweisimmen.

Der RE 3106 Zweisimmen–Spiez hält auch in Oberwil (ab 5.52).

330 Spiez–Kandersteg–Brig

Der RE 3256 Brig–Bern verkehrt bis Frutigen (an 6.09) 20 Minuten früher, um den Anschluss an den IC 811 Brig–Romanshorn herzustellen.

Anstelle des durch den Basistunnel fahrenden IC 1087 verkehrt ein RE 3283 Spiez (ab 21.12)–Brig über die Bergstrecke.

Die Entlastungszüge für den Wochenendverkehr werden im Jahresfahrplan veröffentlicht. Sie tragen Zugnummern 31xxx, die bisher für Umleitungszüge genutzt wurden. In den RE 31xx–32xx Bern–Brig können Plätze reserviert werden.

Die Zahl der Regionalzüge 57xx Spiez–Frutigen, die den Stundentakt der RE 32xx zum Halbstundentakt ergänzen, wird leicht erhöht: zusätzlich Spiez ab Mo–Fr 6.42 (statt Leermaterial), 7.42, 18.42 (bisher nur Mo–Fr)/an 8.16, 19.16 (bisher nur Mo–Fr).

410 Biel–Olten

Die IR 21xx Biel–Konstanz erhalten in Koordination mit der DB den Nummernbereich 9050–9079. Die Nummern sind unterbrochlos vergeben und passen nicht mehr in die SBB-Nummern-Logik (xx00–xx99 oder xx00–xx49 oder xx50–xx99). Die Züge, die nur innerschweizerisch verkehren (Biel–Olten–Zürich), behalten die Nummer 21xx.

Die Regionalzüge 68xx bzw. der Halbstundenrhythmus im Regionalverkehr Solothurn–Olten werden So–Do bis etwa 22 Uhr, Fr–Sa bis fast Betriebsschluss angeboten.

411 Solothurn–Moutier

Das Regionalzugpaar 7276/7277 Olten–Langendorf wird an Samstagen bis Lommiswil verlängert (an 18.55/ab 19.05).

440 Langenthal–Wolhusen

Die Haltestelle Gondiswil wird wegen geringer Nutzung und zur Fahrplanstabilisierung nicht mehr bedient. In Hüsli halten die Züge nurmehr auf Verlangen.

Die Halbstunden-Regionalzüge („S7“) 217xx fahren zwischen Langenthal und Huttwil Mo–Fr durchgehend stündlich bis 20 Uhr (Halbstundentakt).

450 Bern–Olten(–Zürich/–Basel)

Ein weiterer Zusatz-IC verkehrt Mo–Fr Bern (ab 16.14)–Zürich (an 17.10).

Der IR 1903 Bern (4.21)–Zürich Flughafen und der IC 707 Bern (5.30)–St. Gallen können an 24 Tagen nicht über die Schnellfahrstrecke via Wanzwil fahren, sondern müssen über die Stammstrecke via Burgdorf ausweichen. Es sind vor allem Montage, aber auch einige Dienstage, Mittwoch und Donnerstag. An diesen Tagen verkehrt der IR 1903 zwischen Olten und Zürich Flughafen 14–12 Minuten später, während der IC 707 Bern 17 Minuten früher bereits um 5.13 verlässt und ab Olten im „Takt“ bleibt.

460 Bern–Langnau–Luzern

Der Halbstundentakt der S2 wird mit einem Zugpaar Bern ab 20.42/Langnau ab 20.37 um 1 Stunde verlängert.

Der Zusatz-S-Bahn-Zug 15024 verkehrt leicht beschleunigt erst ab Bowil 7.10. Die Halte in Ostermündigen und Bern Wankdorf sind nun auch zum Einsteigen freigegeben.

470 Luzern–Interlaken

Damit die Pilatusbahn ein Mal täglich direkt aus dem Berner Oberland erreicht wird, halten die IR 2217/2230 in Alpnachstad (an 11.48/ab 16.09).

Die spätabendlichen Lücken im Halbstundentakt Hergiswil–Giswil werden teilweise geschlossen: Im Anschluss an S4 nach Dallenwil verlassen Anschlusszüge Hergiswil um 22.57 und 23.57. Die Gegenzüge Hergiswil an 22.51, 23.51 halten nur in Sachseln und Sarnen und bieten die bisher am späten Abend fehlenden schlanken Anschlüsse Richtung Stans, jedoch keine Richtung Luzern.

Der Regionalverkehr in Tagesrandlage Meiringen–Interlaken Ost wird leicht ausgebaut:

- Mo–Fr Interlaken Ost an 5.50/ab 5.55. In Meiringen ergibt sich der Anschluss an den IR 2207 nach Luzern.
- Fr/Sa–Sa/So Interlaken Ost an 23.59/ab 0.05

474 Meiringen–Innertkirchen

Der Betrieb wird über 19.30 hinaus bis 22 Uhr (So–Do) bzw. 23 Uhr (Fr–Sa) ausgedehnt.

500 Basel–Olten

Die IR 24xx Basel–Luzern verlassen Basel SBB bereits ..15 statt ..17 und fahren zeitweise via Pratteln, weil während der Sanierung im Adlertunnel nur ein Gleis zur Verfügung steht. In Liestal wird die Abfahrtszeit von ..26 auf ..27 verschoben. Damit geht u.a. der exakte IR-Halbstundentakt (mit den IR 17xx Basel–Aarau–Zürich) ab Basel ins Ergolzthal verloren.

Der S-Bahn-Zusatzzug 17058 Sissach–Basel SBB (an 8.19) verkehrt 3 Minuten später.

502 Waldenburg–Liestal

Die bisher ab Liestal Mo–Fr ..48 fahrenden Viertelstundenzüge werden 6–4 Minuten später gelegt (ausser um 6.48). Aus Richtung Basel besteht der Anschluss mit der S3.

503 Sissach–Läufelfingen–Olten

Das Mittagszugpaar 17919/17920 Sissach–Läufelfingen verkehrt auch Mo–Fr wieder bis Olten, von Sissach nach Olten (an 12.31) weiterhin nach Takt.

Der letzte Zug 17946 ab Olten fährt im Takt (ab 22.35) und verliert damit den schlanken Anschluss aus Zürich (mit dem IC 844), ohne dass Vorteile erkennbar sind.

510 (Basel–)Olten–Luzern

Der erste IR 2451/2452 in beiden Richtungen (Luzern ab 5.30/an 6.30) verkehrt nurmehr Mo–Fr statt täglich.

Der RE 3554 hält auch in Oberkirch (5.16).

514 Zofingen–Lenzburg

Die abendlichen Halbstundenzüge 16–20 Uhr verkehren auch am Samstag.

600 Luzern–/Zürich–ChiassoFernverkehr

Das reduzierte Angebot von SBB und FS Schweiz–Gotthard–Italien mit 2-stündlichen EC (ex CIS) Zürich–Milano mit ETR 470 wirkt sich folgendermassen aus:

Wie bereits im aktuellen Übergangsfahrplan 2009 werden ab und nach Basel–Luzern der ICN 683 (Lugano an 8.46) und die ICN 682, 686 (Lugano ab 19.12, 21.12) weitergeführt. Um 7.03 ab Basel fährt definitiv nicht ein ICN, sondern wie bisher der IR 2163.

Der bisher nur betriebliche Halt der EC in Chiasso wird in einen kommerziellen umgewandelt.

Die ICN 662 und 683 wenden in Lugano auf einen/von einem Gegenzug und können nicht mehr ab/bis Chiasso fahren. Stattdessen verkehren RE Chiasso–Lugano (an 9.08/ab 18.51).

Ab Zürich fahren die EC immer in der Taktlage ..09 und der allfällige Entlastungszug ICN 100xx ..01. Damit entfallen die Überholung des EC durch den ICN, wenn der ETR 470 nicht bogenschnell fahren kann. Der Entlastungszug wartet in Arth-Goldau (ab ..48) nicht auf den IR 24xx „Voralpen-Express“ aus Romanshorn, was die Pünktlichkeit etwas erhöht.

Folgende Entlastungszüge verkehren gemäss Jahresfahrplan mit 1–2 RABDe 500 als ICN:

- Zürich ab 7.01, 9.01, Sa* 11.01, Fr+So* 15.01, Mo–Fr, Sa–So* 17.01, Fr 19.01
- Zürich an Fr*, So* 14.49, 16.49, 18.49, 20.49, So* 22.49

* jeweils März–Oktober

In diesen ICN ist der Speisewagen bedient und der Veloselbstverlad gestattet (von Ende März bis Ende Oktober reservationspflichtig), jedoch wird im Gegensatz zu den ICN 6xx in der 1. Klasse kein Speise- und Getränkeservice am Platz geboten.

Der freitägliche Zusatz-IR 2287 Zürich (ab 19.31)–Chiasso entfällt.

Bei den IR 21xx, 22xx ändert nur die Abfahrtszeit in Flüelen um 1 Minute, was das Ende der Bauarbeiten zwischen Brunnen und Flüelen und die vermehrten Behinderungen beim Umbau des Bahnhofes Altdorf berücksichtigt.

Regionalverkehr

Die Haltestelle Zug Casino (zwischen Postplatz und Fridbach) wird für die S2 in Betrieb genommen.

Eine tägliche Spät-S2 Zug (0.37)–Arth-Goldau nimmt in Zug den Anschluss vom IR 2393 aus Zürich ab und bietet in Arth-Goldau Anschluss an die verlängerte S3 21301 Luzern (ab 0.32)–Erstfeld (an 1.32). (Eine unmittelbare Gegenleistung existiert nicht).

Die S3 21318 Brunnen–Luzern (an 6.54) startet in Erstfeld (ab 5.48).

Wegen der zwar reduzierten, aber immer noch zahlreichen Doppelführungen der EC Zürich–Milano und der Verspätungsanfälligkeit der EC aus dem Süden wird die Betriebsqualität der S2 ungenügend bleiben.

Der „Tellbus Uri“ Luzern–Autobahn A2–Altdorf bietet am Abend (Mo–Fr) zwei weitere Kurspaare mit Abfahrten um 16 und 19 Uhr an.

620 Locarno–Domodossola

Die durchgehenden Züge werden an das neue Angebot zwischen Brig und Domodossola angepasst. Die grössten Verschiebung sind:

Der Zug 672 Locarno (ab 15.56)–Domodossola (an 17.46) verkehrt ganzjährig (als Zug 172).

Der (in Italien zuschlagspflichtige) Panoramazug 70 „Vigezzo Vision“ verkehrt Ende März–Ende Oktober Locarno (ab 16.50)–Domodossola (an 18.36).

Der Zug 649 wartet in Domodossola (ab 10.53) auf den Samstags-IR 2713 aus Brig (an 10.43). Die Ankunft in Locarno bleibt u.a. dank der Kürzung des Haltes in Camedo unverändert.

Anstelle des Zuges 87 (Domodossola ab 18.05) verkehrt der Zug 75 Domodossola (ab 16.25)–Locarno (an 18.07). Im grenzüberschreitenden Verkehr entsteht eine 4-stündige Pause.

631 Airolo–Chiasso

Von den gestrichenen IR/EC 1xx Bellinzona–Milano wird nur der IR 131 durch den RE 14065 Biasca–Chiasso (an 8.01) für den Binnenverkehr ersetzt. Alle anderen 4 Zugpaare IR/EC 1xx entfallen ersatzlos.

Die RE 140xx Bellinzona–Chiasso (und die Zusatz-IR 22xx Zürich–Chiasso) erhalten wegen des Einspurbetriebes Lamone Spurwechsel–Lugano während des Umbaus der Massagno-Tunnels eine leicht andere Fahrordnung.

Neue S-Bahn-Zusatzzüge verkehren Mo–Fr Bellinzona (ab 18.37)–Chiasso und Chiasso (ab 8.18*, 18.18)–Bellinzona (mit Halt an allen Stationen), dagegen entfallen die RE 14083/14078 Bellinzona (ab 16.09/an 16.50)–Chiasso.

* ersetzt den unterjährig eingeführten Zug Mo–Fr 14128 Mendrisio (ab 8.22)–Lugano

632 Bellinzona–Locarno

Die Abfahrtszeit der S20 in Cadenazzo nach Bellinzona wird um 1 Minute auf ..18, ..48 vorverschoben.

Anstelle eines Leermaterialzuges verkehrt ein IR Bellinzona (ab 8.16)–Locarno in der Fahrordnung der Viertelstundenzüge, aber mit Halt nur in Giubiasco, Cadenazzo und Tenero.

Der bisher beschleunigte Zusatzzug 14020 fährt in der Systemtrasse der Viertelstundenzüge als S2 14208 Locarno (ab 6.47)–Bellinzona (an 7.06) mit Halt an allen Stationen.

633 Cadenazzo–Luino

Der Fahrplan wird mit den auf Anfang April 2009 kurzfristig wieder eingeführten „Marktzügen“ weitergeführt.

Gelegentlich soll ein Zugpaar bis Gallarate verlängert werden: 14329 (im Durchlauf von Airolo)/14364 Gallarate an 9.47/ab 15.13.

643 Aarau–Schöffland**644 Aarau–Menziken**

Die 1. Klasse wird offiziell eingeführt, ebenso bieten fast alle Züge einen Niederflerbereich. Am Morgen verkehrt je ein Zugpaar auf beiden Ästen mit nicht modernisiertem Rollmaterial (ohne 1. Klasse, ohne Niederflerbereich). Sie sind im Fahrplan markiert.

Der Viertelstundentakt wird am Samstag von 8–18 Uhr auf etwa 6–20 Uhr ausgedehnt.

Sa–So fährt der erste Zug 10 bzw. 8 Minuten früher (Aarau an 5.39 bzw. 5.40), um Anschlüsse nach Zürich HB und Olten–Genève-Aéroport herzustellen.

650 Olten–Zürich

Um aus dem Limmat- und Aaretal einen Anschluss an die 0.30-Fernverkehrspinne im Olten wieder herzustellen, wird die S12 18294 (aus Winterthur Seen) als RE Brugg–Olten (an 0.24) verlängert (Anschluss in Aarau von Rotkreuz). Die Gegenleistung verlässt Olten um 5.37 (mit Anschluss von Bern und Basel) und geht in Brugg auf S12 19219 über.

Um für Schönenwerd und Däniken wenigstens im abendlichen Berufsverkehr halbstündliche Verbindungen ab Zürich HB anzubieten, verkehren Mo–Fr Buskurse Aarau (ab 17.10, 18.10, 19.10/an 17.48, 18.48)–Däniken im Anschluss an die RE 37xx Zürich HB–Aarau.

Der Regionalzug 7024 Rotkreuz–Olten (an 7.44) erhält in Olten den offiziellen Anschluss an den IR 2455 nach Luzern.

650.1 Olten–Lenzburg–Zürich

Der S-Bahn-Zusatzzug 19027 Muri–Zürich HB hält auch in Mägenwil (7.56) und Dietikon (8.08) und erreicht Zürich HB 2 Minuten später um 8.20.

Der S-Bahn-Zusatzzug 19028 Zürich HB (ab 6.40)–Wohlen wird im Feld 650.1 weiterhin nicht aufgeführt.

651 Lenzburg–Luzern

Der Halbstundentakt gilt auch am Samstag, etwa 7–19 Uhr.

653 Aarau–Rotkreuz

Der Regionalzug 7397 (Othmarsingen ab 23.34) verkehrt täglich bis Rotkreuz (statt So–Do nur bis Wohlen). Mo/Di–Fr/Sa ist in Rotkreuz der Anschluss an die S1 21198 Luzern–Baar offiziell nicht gegeben.

654 Wohlen–Dietikon

Der Viertelstundentakt Bremgarten West–Dietikon gilt auch am Samstag, wie Mo–Fr bis etwa 20 Uhr.

Am Morgen verkehrt Mo–Fr ein zweiter RE Bremgarten–Dietikon (an 6.57).

660 Zürich–Luzern

Die S1 211xx Baar (ab ..31/an ..27)–Luzern hält am Sonntag in Hünenberg Chämleten, so dass diese Haltestelle auch sonntags halbstündliche bedient wird (gegenüber Mo–Sa um eine Viertelstunde verschoben). Mo–Sa bleibt es am späten Abend bei einem Halt pro Stunde.

Fr/Sa–Sa/So verkehren drei zuschlagpflichtige Nacht-RE-Paare Luzern–Zürich HB mit Halt in Ebikon, Rotkreuz, Cham, Zug und Baar, geführt mit einem RABe 521. (Mit Reisenden an das linke Zürichseeufer oder umgekehrt wird offenbar

nicht gerechnet, obwohl in Thalwil ein guter Anschluss von der SN8 bestehen würde.) Die Verkehrszeiten unterwegs sind so veröffentlicht, dass der Zug in jedem Fall „ohne Zeitvergleich“ weiterfahren kann. Sämtliche Reserve von etwa 10 Minuten ist von Ebikon bis Luzern bzw. von Baar bis Zürich eingerechnet. Ausnahme ist der erste Zug ab Luzern (0.35), der zuschlagsfrei ist und im Takt der IR verkehrt und damit nicht in Cham, aber in Thalwil hält. Der Nachtzuschlag „Zürich–Zug–Luzern“ kostet generell 5 Fr. (ausg. für Kinder mit Junior- oder Enkelkarte). Der bisherige zuschlagsfreie Nacht-IR 2398/2397 entfällt.

700 Basel–Zürich

Die IR 19xx Basel–Zürich HB müssen Basel SBB (ab ..13)–Stein-Säckingen (inkl.) 1 Minute früher fahren, weil die IR 24xx Basel–Luzern zeitweise via Pratteln fahren müssen (siehe 500).

701 Baden–Bad Zurzach/–Waldshut

Das Angebot am frühen Morgen wird ergänzt: Täglich neu ist der Regionalzug 8514 Waldshut–Baden (an 6.00), er verkehrt leicht vor Takt, verpasst aber in Turgi trotzdem knapp den Anschluss an den RE 3606 Wettingen–Olten. Ein Anschluss aus Bad Zurzach besteht nicht. Die Züge Mo–Fr 8511 Waldshut–Koblenz und 8406 Rekingen–Baden (an 5.34) fahren etwa 8 Minuten früher im Takt; in Baden besteht Anschluss an den IR 1907 Basel–Zürich.

703 Baden–Regensdorf-Watt–Zürich

Die bisher nur Mo–Fr angebotenen Halbstundenzüge am Morgen und Abend zwischen Baden und Otelfingen verkehren auch am Samstag (ausg. 18615 Baden ab 5.21). (Die übrigen Lücken im Halbstundentakt auf diesem Abschnitt der S6 bleiben bestehen.)

711 Zürich–Affoltern am Albis–Zug

Die SN9 fahren nurmehr bis/ab Affoltern am Albis (statt Baar), einzig der letzte Zug 20096 Zürich HB (ab 4.03) fährt bis Zug. Der Verkehr mit dem Kanton Zug wird auf die Nacht-RE Zürich–Luzern geleitet (siehe 660). Die SN9 wenden in Affoltern am Albis auf die Gegenzüge, die so etwa 15 Minuten später fahren und mit Ankunft in Zürich HB ..06 die meisten Anschlüsse verlieren. Die SN9 ist neu mit der SN8 Richtung Lachen verknüpft.

720 Zürich–Ziegelbrücke

736 Ziegelbrücke–Linthal

Die RE 39xx „Glarner Sprinter“ Zürich–Schwanden fahren wegen der neuen Lage der Österreich-Züge 1 Stunde später. Die Wochenend-Züge bis Linthal verkehren Zürich HB ab 7.40, 9.40/an 18.20, 19.20. Sämtliche RE 39xx bedienen auch Lachen und fahren zwischen Siebnen-Wangen und Schwanden bzw. Linthal 2–4 Minuten später bzw. früher. Die Buskurse Ziegelbrücke–Glarus und Schwanden–Linthal werden teilweise angepasst. Der RE 3962 Schwanden–Zürich HB (an 8.20) fährt auch am Samstag, der RE 3987 Zürich HB (ab 19.40)–Schwanden auch am Sonntag. Bisher wurde die zweite Komposition für die Wochenendzüge Zürich–Linthal jeweils leer von Ziegelbrücke zugeführt bzw. dorthin zurückgeführt.

Der S-Bahn-Zusatzzug 18008 Ziegelbrücke (ab 4.14)–Effretikon verkehrt Ziegelbrücke–Pfäffikon SZ täglich statt nur Mo–Sa.

Zwei Zusatzzüge verkehren Mo–Fr Schwanden–Ziegelbrücke (an 5.40, 6.37) mit IC-Anschluss nach Basel und die S2 nach Effretikon.

760 Schaffhausen–Zürich

Der IR 2599 ab Schaffhausen um 0.09 fährt nun praktisch im Takt-Trasse und erreicht Zürich HB trotz den zusätzlichen Halten in Neuhausen am Rheinfall und Zürich Oerlikon um 0.48, womit die Anschlüsse an die Wochenend-Nachtzüge gegeben sind (auch in Bülach an den S-Bahn-Zusatzzug 18001 Richtung Zürich HB).

Der Regionalzugtakt 82xx (Thayngen–)Schaffhausen–Bülach wird um eine Stunde bis Mitternacht verlängert (Bülach an 0.26 mit Anschluss an den vorerwähnten IR 2599).

Fr/Sa–Sa/So verkehrt im Anschluss an die SN 20052 aus Rapperswil–Zürich ein zuschlagspflichtiger Regionalzug Bülach (ab 1.34)–Singen (Htw).

Nacht-S-Bahn Zürich

In Zürich HB wird der Anschluss zwischen SN1 Lenzburg–Winterthur und SN5 Bülach–Rapperswil in Abweichung von der Mindestübergangszeit gewährleistet. In der Gegenrichtung wird er von der SN5 aus Rapperswil an die SN1 Richtung Brugg nicht erwähnt.

820 Schaffhausen–Romanshorn

Zwischen Schaffhausen und Kreuzlingen werden die meisten am Abend zum Halbstundentakt fehlenden Züge eingefügt. Weiterhin fehlen die Züge Stein am Rhein (ab 22.27)–Kreuzlingen, Schaffhausen (ab 23.31)–Stein am Rhein, Kreuzlingen (ab 22.01, 23.01)–Stein am Rhein. Ab Stein am Rhein fährt der letzte tägliche Zug nach Schaffhausen um 23.00.

835 Weinfelden–Wil

Der abendliche Halbstundentakt Mo–Fr wird um eine Stunde bis 20 Uhr verlängert.

840 Winterthur–Romanshorn

Der S8-Takt ab Weinfelden nach Winterthur wird um eine Stunde bis 22.03 verlängert.

841 Frauenfeld–Wil

Der Halbstundentakt wird täglich bis 22 Uhr verlängert.

845 Romanshorn–Rorschach

Der Halbstundentakt wird mit neuen Regionalzügen Romanshorn ab 22.00 und Rorschach ab 22.41 um eine Stunde verlängert. Der Regionalzug 23716 wartet in Rorschach (ab 5.35) den Anschluss vom Regionalzug 23010 Heerbrugg–St. Gallen ab.

850 Winterthur–St. Gallen

Der S-Bahn-Zusatzzug 19165 Zürich Hardbrücke–Wil kann dank der Umstellung von Re 4/4^e + EW I auf DPZ zusätzlich in Eschlikon (17.15) halten.

Die Halbstunden-Regionalzüge Wil–St. Gallen (an ..11/ab ..53) verkehren auch am Samstag (statt nur Mo–Fr): 16–19 Uhr sowie St. Gallen an 8.11.

853 Wil–Nesslau-Neu-St. Johann

Der Halbstundentakt Wil–Wattwil wird mit einem Zugpaar Wil ab 20.32/an 21.28 täglich um eine Stunde verlängert.

854 Gossau–Wasserauen

Das Zugpaar 1077/1088 verkehrt zwischen Herisau (ab 7.54/an 9.36) und Appenzell auch im Winterhalbjahr. Damit besteht auf diesem Abschnitt noch eine Lücke am Vormittag im Winterhalbjahr und zwei ganzjährige Lücken am Nachmittag zum durchgehenden Halbstundentakt tagsüber. Ein typischer Fall, bei dem wahrscheinlich weniger gespart wird als Ertrag fehlt, weil Kunden das Angebot wegen der Inkonsequenz überhaupt nicht nutzen.

856 Gais–Altstätten Stadt

Die Morgenverbindungen werden wieder vollständig auf der Schiene erbracht. Die Haltestellen Warmesberg und Alter Zoll werden allerdings generell erst ab 8 Uhr bedient.

870 Romanshorn–Rapperswil

Die Regionalzug 23406 Heerbrugg–St. Gallen wird bis Herisau verlängert (an 5.51).

Der Zug 23008 Romanshorn–Arth-Goldau, der anstelle eines IR 24xx verkehrt, wird leicht beschleunigt: Romanshorn (ab 5.34)–St. Gallen im Takt, St. Gallen ab 6.00 und ohne Halt in Schachen, Mogelsberg und Lichtensteig.

Die S3 233xx verkehrt Romanshorn–St. Gallen (an 20.29, 21.29/ab 20.31 von Haaggen, bisher Mo–Fr, 21.31) am Abend 2 Stunden länger.

880 St. Gallen–Sargans

Der Regionalzug 23113 Wil–Altstätten (an 7.23) fährt auch über Rorschach hinaus genau im Takt. Die S1 wird am Abend St. Gallen (ab 20.38/an 22.20)–Altstätten eine Stunde länger angeboten.

Die Regionalzüge 79xx Buchs SG–Sargans verkehren 6.30–21.30 durchgehend stündlich. Auch in den Stunden mit einem Zug Schweiz–Österreich verkehrt ein Regionalzug 79xx, sogar mit Anschluss in Sargans Richtung Zürich. Weite wird (auf Verlangen) von allen Regionalzügen 79xx bedient.

Die EN Schweiz–Österreich befördern mit Ausnahme des EN 467 „Wiener Walzer“ Zürich (ab 22.40)–Buchs SG keine Reisenden mehr im Binnenverkehr. Die Tageszüge Schweiz–Österreich werden auf Railjet (RJ) umgestellt und verkehren in der gleichen Systemtrasse, aber zu anderen Stunden.

Die Tabelle zeigt die ändernden Verbindungen Buchs SG–Zürich, unter Angabe der ungefähren Abfahrts- bzw. Ankunftszeit in Buchs SG. Die Verbindung Zürich–Buchs SG klappt weiterhin stündlich, entweder direkt mit einem EC/RJ oder mit einem IC 5xx Basel–Chur und Umsteigen in Sargans auf einen Regionalzug 79xx. Ein Rückschritt ist der Wegfall der Frühverbindung ab Buchs SG auf 6.20 in Zürich HB.

Buchs ab	2009	2010	Buchs an	2009	2010
5.10	EN	-			
7.10	EN, R*	R	8.50	R*, IR	R
10.12	R	RJ	9.46	R	EC/RJ
11.05	EC	R	10.50	EC	R
14.12	R	RJ	14.50	EC	R
15.10	EC	R	15.48	R	RJ
16.12	R	EC/RJ	17.48	R	RJ
17.10	EC, R*	R	18.50	EC	R
19.10	IR	R	22.50	EN	S 23094

* ohne Anschluss in Sargans mit IC 5xx Richtung Zürich–Basel

700/900 Basel–Chur

Die bisher ohne WR angebotene IC-Tagesleistung Basel–Chur (3 Zugpaare) kann an die Markenstrategie angepasst werden: Mo–Fr werden 1–2 RABDe 500 eingesetzt, Sa–So ein Intercity-Doppelstock-Pendelzug mit einem EW IV-Modul, wobei erstmals überhaupt den SBB der WR im Modul enthalten ist. Der Kommunikation und das Platzreservationssystem sind gefordert...

900 (Zürich–)Ziegelbrücke–Chur

Der Takt der IC 5xx wird ausgedehnt: Neu IC verkehren Zürich HB (ab 21.37)–Chur und Mo–Sa Chur (ab 5.06)–Zürich HB(–Basel), letzterer mit Halt in Ziegelbrücke. Sie ersetzen die verschobenen und für den Binnenverkehr gesperrten EN 465 „Zürichsee“ Zürich–Graz bzw. EN 466 „Wiener Walzer“ Budapest–Zürich. Auch beim EN 464 Richtung Zürich darf in der Schweiz nunmehr ausgetiegen werden. Der EN 467 ab Zürich HB um 22.40 führt keine Wagen mehr bis Buchs SG, hingegen ist das Mitreisen nach Sargans oder Buchs SG in den Sitzwagen nach Österreich und weiter erlaubt.

Der erste Regionalzug Mo–Sa 7808 Chur–Ziegelbrücke (an 5.41) verkehrt leicht früher und ohne Überholhalt, um den Anschluss in Ziegelbrücke an den vorerwähnten IC nach Basel sicherzustellen. Der sonntägliche Regionalzug 7810 Chur–Sargans (an 5.19) verkehrt mangels Anschluss Richtung Zürich nicht mehr. (Von Chur–Sargans kann man am Sonntag frühestens um 6.48 in Zürich HB ankommen.)

Die spätabendlichen Taktlücken im Regionalverkehr zwischen Ziegelbrücke (ab 22.02), Sargans (nach Chur ab 20.41, 21.41, nach Ziegelbrücke ab 21.24) und Chur (ab 21.05, 22.05) werden geschlossen, teilweise ausser Takt. Umgekehrt halten die IR 17xx am späten Abend nicht mehr in Maienfeld (mit Ausnahme des IR 1997 um 0.34) und fahren Landquart–Chur genau im Takt.

915 Davos–Filisur

Das letzte Zugpaar 1857/1860 Filisur an 20.56/ab 21.07 verkehrt auch im Winterhalbjahr, also ganzjährig.

920 Chur–Disentis/Mustér

Die Glacier-Express werden im Feld 920 nicht mehr aufgeführt (siehe auch 144).

Der Zusatz-RE 1250 Chur–Illanz hält auch in Felsberg (17.27). Die Taktlücke Chur ab 21.59 wird bis Illanz gefüllt. Die Komposition fährt mit Halt nur in Domat/Ems nach Chur (an 23.10, mit Anschluss nach St. Gallen) zurück.

940 Chur–St. Moritz

Der Regionalzug Mo–Sa 1543 Chur–Thusis (an 5.24) fährt 20 Minuten früher, weshalb der GmP 4109 zwischen Chur und Thusis nicht mehr hält. Der Regionalzug Mo–Sa 1508 Thusis–Chur (an 6.15) fährt rund 12 Minuten früher zwecks Anschluss an den IR 1762 nach Basel.

An Winterwochenenden verkehrt ein Entlastungszugpaar Chur (ab 10.03)–Preda/Bergün–Chur (an 17.57), falls die Schlittenbahn geöffnet ist.

„Bernina-Express“ siehe 950.

950 St. Moritz–Tirano

Es wird ein ganzjähriger, fast lückenloser, hinkender Stundentakt der Regionalzüge eingeführt. Die Bernina-Express verkehren weitgehend überlagert mit kommerziellen Halten nur in Alp Grüm, Poschiavo und Le Prese.

Ab Pontresina Richtung Tirano fahren die Regionalzüge stündlich 8–20 Uhr, ausg. 18 Uhr nur Mo–Fr, ausserdem Mo–Sa um 7 Uhr, Ankunft aus Richtung Tirano stündlich 9–20 Uhr, ausserdem Mo–Sa um 8 Uhr. Der Zug auf 17 Uhr verkehrt im Winter Mo–Fr wegen eines Bernina-Express rund 15 Minuten vor der Systemfahrordnung.

Zwischen Poschiavo und Tirano verkehrt in einigen Stunden ein Bus anstelle eines Zuges. Am Nachmittag besteht im Winter Sa–So ein Taktlücke.

Der RE 1642 Tirano (ab 10.00)–St. Moritz (Sa–So im Frühling und Herbst) wird durch einen Bernina-Express ersetzt.

Bernina-Express Sommer (Mitte Mai–Ende Oktober)

Das Zugpaar 951/950 Chur–Tirano wird um wenige Minuten verschoben.

Das Zugpaar 961/960 Davos Platz (statt Dorf)–Tirano verkehrt via St. Moritz, südwärts etwa eine halbe Stunde früher. Die Fahrzeit verlängert sich vor allem durch die nachrangige Trassierung zwischen Poschiavo und Tirano. Es hält auch in Bernina Ospizio.

Die beiden bisher weitgehend in der Taktfahrordnung geführten Zugpaare 971–974 St. Moritz–Tirano werden durch gewöhnliche Regionalzüge ersetzt.

Neu verkehren Tirano–St. Moritz zwei takt-überlagerte Zugpaare, vorwiegend für Kunden aus Italien und dem Puschlav. Die eine Komposition verkehrt allerdings bereits am Mittag wieder zurück: Tirano ab 8.34, 10.03/an 13.27, 17.27.

Bernina-Express Winter:

Sa–So verkehrt das Zugpaar ab Chur auch im Winter überlagert, in Richtung Tirano im Vergleich zum Sommer 1 Stunde später (Chur ab 9.31). In Tirano beträgt der Aufenthalt noch eine gute halbe Stunde. Mo–Fr funktioniert der Bernina-Express wie bisher als direkte Wagen mit Taktzügen Chur–Samedan und Pontresina–Tirano, der gleiche Zug führt auch Panoramawagen St. Moritz–Tirano. Wie bisher verkehrt Di–So ein Zugpaar Tirano–St. Moritz. Kommerziell werden die Taktzüge und die Bernina-Express getrennt dargestellt, auch wenn sie betrieblich mit einem Zug produziert werden. Der Taktzug bietet in diesen Fällen nur ein beschränktes Platzangebot, der Bernina-Express ist nur zum Aussteigen bzw. Einsteigen in Bernina Ospizio, Alp Grüm, Poschiavo und Le Prese zugelassen, beim Zugpaar ab Tirano auch in Lagalb, Diavolezza und Morteratsch.

Der Zuschlag Bernina-Express beträgt im Sommer 12 Fr., in der übrigen Zeit 9 Fr.

Internationaler Verkehr

Frankreich

Genève–Paris (TGV Est)

Auf den SNCF-Fahrplanwechsel am 4. Juli 2010 wird die Ausbaustrecke Bellegarde–Bourg-en-Bresse (Haut-Bugey) eröffnet. Die Fahrzeit der TGV Genève–Paris soll um rund eine Viertelstunde auf minimal 3 h 10 sinken. Die Zahl der Züge soll erhöht werden.

Lausanne–/Bern–Paris (TGV PSE)

Der Ausbau der Infrastruktur (Oberbau, Fahrleitung, Stromversorgung) zwischen Vallorbe und Dôle erlaubt höhere Geschwindigkeiten, zusätzlich fallen die baubedingten Langsamfahrstellen weg. So können Richtung Paris 19 Minuten, Richtung Lausanne 15 Minuten gewonnen werden. Die angekündigten 3 h 30 werden allerdings um rund 10 Minuten verfehlt. Die Reisezeit des Abend-TGV 9272 Lausanne (ab 18.03)–Paris bleibt sogar bei fast 4 Stunden.

Die Verkehrszeiten bleiben Paris–Dijon gleich und werden Seite Lausanne angepasst, wo sich schlanke Anschlüsse Richtung Brig und Biel ergeben. Die ins Rhonetal verlängerten TGV fahren allerdings unverändert, so dass sich in Lausanne Haltezeiten bis zu 20 Minuten ergeben.

Der TGV 9281/9288 (Paris–)Frasne–Bern (an 12.36/ab 17.23) retour wird aus wirtschaftlichen Gründen aufgehoben. Die bisher 4, künftig 5, teilweise schnelleren Verbindungen via Basel ziehen zu viele Kunden ab. Die Gesamtreisezeit des verbleibenden TGV 9284/9285 bzw. 9287 Bern–Paris ändert sich nur minim. Er trifft in Frasné vor dem TGV aus Lausanne ein bzw. fährt nach dem TGV nach Lausanne ab. So ergeben sich dort längere Aufenthaltszeiten, aber auch die Reihung der Berner Einheit Seite Paris, also kürzere Wege in Paris-Gare-de-Lyon. Immerhin erlaubt die Verzögerung der Abfahrt in Bern auf 8.31 einen (vielleicht allzu) schlanken Anschluss vom IC 1064 aus Brig mit Anschluss in Spiez von Interlaken.

Anschlusszüge Bern–Neuchâtel–Frasne:

Kurzfristig haben die SBB, die SNCF, der Kanton Neuchâtel, die Region Franche-Comté und der Kanton Bern ein Angebot kreiert, welches das gestrichene TGV-Paar mindestens bezüglich der Anzahl Verbindungen mehr als ersetzt: In der Trasse der beiden gestrichenen TGV verkehrt ein RE-Paar Frasné–Bern. Damit die Komposition nicht in Frasné übernachten muss, wird auch ein RE-Paar Neuchâtel–Frasné geschaffen, das eine Tagesrandverbindung nach Paris mit fast 7 Stunden Aufenthalt ermöglicht. Dies ist auch ein verzögerter Ersatz des bereits vor einem Jahr gestrichenen Sommerwochenend-TGV-Paares. Beide Zugpaare verkehren täglich.

Die Reisezeiten sind gleich wie bei den direkten TGV, einzig bei der Tagesrandverbindung nach Paris muss ab Bern mit einer Viertelstunde mehr und einem zusätzlichen Umsteigen in Neuchâtel gerechnet werden.

Als Rollmaterial wird ein 5-teiliger RBDe 562-Pendelzug (Zweissystem-NPZ) eingesetzt, der im Regionalverkehr Basel–Mulhouse nicht mehr benötigt wird, da die Züge seit einem Jahr nicht mehr durchgehend aus dem Fricktal verkehren. Der Pendelzug wurden erst in der Woche vor dem Fahrplanwechsel für die Strecke Pontarlier–Frasné homologiert. Die Bewilligung wurde erst am Nachmittag des 11. Dezembers erteilt und gilt exakt für die Formation RBDe 562 - 2 B - AB - Bt. Gestartet wurde mit dem RBDe 562 000 und dem Bt 39-35 951. Wie bei den TGV bedienen die SBB-Lokführer die NPZ bis Frasné.

Der Zweissystem-NPZ wird in der Nacht So/Mo in Biel unterhalten. Ein Ersatzpendelzug muss aus Basel zugeführt werden. Bei einem kurzfristigen Ausfall des RBDe 562-Pendelzuges muss ein RBDe 560-Pendelzug bis Pontarlier fahren. Zwischen Pontarlier und Frasné dienen die teilweise unmittelbar vorher oder nachher verkehrenden TER als Ersatz.

Die RE verkehren unbegleitet. Es gelten die Regeln der Selbstkontrolle. Eine Platzreservation ist nicht möglich. Der Komfort der unklimateisierten Fahrzeuge mit dem 15-jährigen Innenausbau entspricht nicht dem TGV-Niveau. Kurzfristig stand aber kein anderes Rollmaterial zur Verfügung. In der 1. Klasse stehen 31 Sitzplätze in 2+2-Anordnung zur Verfügung (1 AB EW I).

Im Binnenverkehr gelten die ordentlichen Tarife, grenzüberschreitend wird der TGV-Tarif angewendet (inkl. Aktionen). Pontarlier soll gelegentlich in den schweizerischen Direkten Verkehr aufgenommen werden (wie das bereits für die TRN-Buslinie Fleurier–Pontarlier der Fall ist).

		Fr, So			
Brig		2] 11.01	3] 15.41		
Aigle		2] 12.29	3] 17.14	4] 18.35	
Lausanne	7.22	9.22	13.22	18.03	19.22
Bern	*6.08	8.31		17.23	
Neuchâtel	7.07	9.10		18.02	
Paris-G-d-L o	11.03	13.03	17.03	21.59	23.15
		So	Sa–Do		
Paris-G-d-L	7.58	12.58	13.58	15.58	16.58
Neuchâtel o	11.52			19.52	21.07
Bern o	12.36			Fr 20.36	21.40
Lausanne o	11.37	16.37	17.37	19.40	21.37
Aigle o	3] 12.27	4] 17.27		1] 20.26	
Brig o	3] 13.45			1] 21.47	
1]	Fr: 18.12.–2.4., 9.7.–27.8. sowie 24., 25., 31.12., 1.1.				
2]	Sa: 19.12.–3.4., 10.7.–28.8. sowie 25., 26.12., 1., 2.1.				
3]	Sa: 19.12.–3.4., 10.7.–28.8.				
4]	So: 20.12.–28.3., 4.7.–29.8. sowie 5.4.				
<i>kursiv</i>	RE (Bern–)Neuchâtel–Frasne mit Umsteigen in Frasne				
*	S8 Bern–Neuchâtel, Umsteigen in Neuchâtel				

Zürich–Paris (TGV Est)

Die Zahl der „Schweizer“ Zugpaare wird von 4 auf 5 erhöht. Ab Paris fahren alle Züge bis Zürich, in der Gegenrichtung fährt der Vormittagszug erst ab Basel. Das zusätzliche Zugpaar und die Verlängerung eines Zuges ab Zürich statt Basel ist mit einigen Nachteilen verbunden. Für den Abschnitt Zürich–Basel stellt die SNCF keine zweite Einheit zur Verfügung, weshalb 2 TGV wegen des zu kleinen „Gefässes“ ausserhalb des Takts geführt werden müssen, mit teils erheblicher Reisezeitverlängerung. Einzig der Morgen-TGV ab Zürich HB um 7.02 wird mit zwei Einheiten geführt, von denen die hintere in Basel abgehängt wird und später am Vormittag nach Paris fährt. Diese TGV kann deshalb nicht in Zürich starten. Die Verlängerung eines TGV an Wintersonntagen bis Chur wird nicht weitergeführt.

Die Änderungen im Überblick:

- TGV 9205, 9207 Paris-Est (ab 6.24)–Zürich HB (an 11.00) statt nur bis Basel SBB, am Samstag 1/2 Stunde früher (bisher TGV 9201, 9203)
- TGV 9215 Paris-Est (ab 10.24)–Zürich HB 15.00) neuer Zug
- TGV 9217 Paris-Est (ab 14.24)–Zürich HB (an 19.14) 1 Stunde später (bisher TGV 9215) und Basel–Zürich ausser Takt
- TGV 9219 Paris-Est (ab 18.24)–Zürich HB (an 23.00) 1/2 Stunde später (bisher TGV 9217)
- TGV 9204 Basel SBB (ab 10.02)–Paris-Est (an 13.34) 1 Stunde früher
- TGV 9216 Zürich HB (ab 13.02)–Paris-Est (an 17.34) 1 Stunde früher
- TGV 9218 Zürich HB (ab 15.02)–Paris-Est (an 19.34) neuer Zug
- TGV 9220 Zürich HB (ab 16.27)–Paris-Est (an 21.34) 1 Stunde früher (bisher TGV 9218) und Zürich–Basel ausser Takt

Weitere Verbesserungen sind auf den Fahrplan 2012 zu erwarten, wenn die TGV Zürich–Paris über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhin–Rhône nach Gare-de-Lyon verkehren werden, neben kürzeren Reisezeiten ein 6. Schweizer Zugpaar.

Spanien

Der THT 275/274 „Pau Casals“ Barcelona–Zürich verkehrt vorerst ein Jahr weiter, wie bisher 3 Mal pro Woche und Richtung. Spätestens (Gemäss der spanischen Fachpresse ist vor allem der Flügelzug 371/372 Lyon–Milano unwirtschaftlich. Der Zürcher Ast ist jedoch allein auch nicht überlebensfähig. Die Züge werden längstens bis zur durchgehenden Inbetriebnahme der normalspurigen Hochgeschwindigkeitsstrecke Barcelona–Figueras–Perpignan etwa 2013 verkehren.)

Luxembourg–Belgien

Einzig minimale Änderung ist die Verschiebung der Abfahrtszeit des Schnellzuges 96 „Iris“ Zürich–Bruxelles in Basel SBB Gleis 30–35 von 16.04 auf 16.08, was einen schlanken Anschluss von Interlaken–Bern und von Zürich mit Umsteigen ermöglicht.

Deutschland (Polen, Weissrussland, Russland)

Via Basel

Die morgendlichen ICE aus Deutschland via Basel werden zwischen den Zielen Interlaken und Zürich abgetauscht. Leider sind weiterhin nur 18 von 19 schweiz-tauglichen ICE1 (401) einsetzbar.

- Der ICE 371 aus Karlsruhe verkehrt neu nach Interlaken Ost (an 9.57) statt Zürich HB (an 9.00). Er ersetzt auch die bisherige Überführung eines ICE1 mit dem IC 1061 Basel–Interlaken Ost (an 9.28). Umgekehrt fährt der Nacht-ICE 5 aus Hamburg nach Zürich HB (an 10.00) statt nach Interlaken Ost (an 10.57).
- Der ICE 271 aus Frankfurt (Main) endet statt in Zürich HB (an 11.00) in Bern (an 10.56) und wendet dort kurz auf den ICE 374 nach Berlin. So entfällt leider in Interlaken Ost die ideale Abfahrtszeit 10.01 einer direkten Verbindung nach Deutschland (siehe auch 310).
- Da so am Vormittag ein ICE1 weniger nach Zürich kommt, übernachteten 2 ICE1 in Zürich HB und entfällt die Überführung eines ICE1 mit dem IC 790 Zürich HB (ab 21.02)–Basel.

5 Züge zwischen Dortmund und Basel müssen mangels ICE3 weiterhin zwischen Karlsruhe und Basel durch einen IC im Durchlauf aus Nürnberg–Stuttgart (mit einem 101-Pendelzug) ersetzt werden: Basel SBB an 12.47 (ab Passau), 16.47/ab 9.12, 13.12, 17.12 (bis Passau).

Zürich–Stuttgart

Für die ICE Zürich–Stuttgart gilt (entgegen dem Kursbuch) weiterhin ein Ersatzfahrplan ohne bogenschnelle Fahrzeiten mit rund 10 Minuten längeren Reisezeiten. Die Züge erreichen Stuttgart erst ..02–..07 und fahren bereits ..53–..58 ab. Die Anschlüsse Richtung Nürnberg und Würzburg klappen nicht. Einzig der ICE 181 soll im Durchlauf von Frankfurt (Main) Stuttgart gemäss Originalfahrplan um 8.05 verlassen. Die Züge 282, 184/185, 283 werden von Montag 12 Uhr bis Donnerstag 18 Uhr mit einer SBB-Komposition (1 Apm EC, 4 Bpm EC) geführt. Für den Lokwechsel in Singen (Htw) stehen 5 Minuten zur Verfügung.

Zürich–München

In den Kompositionen für die EC Zürich–München wird der Bpm EC mit dem grossen Veloabteil (12 Standplätze) ersetzt durch mindestens 2 hauptrevidierte Bpm EC (je 2 Velohaken). Der Am UIC-Z1 („Eurofima“-Abteilwagen) wird gelegentlich durch einen hauptrevidierte Apm EC (Grossraumwagen) mit geänderten Frischluft-Ansaugstutzen ersetzt

Der Entlastungszugpaar 1291/1290 zum Oktoberfest München wird im Jahresfahrplan aufgeführt (Hinfahrt Fr 17.9.–1.10. Zürich ab 15.16, Rückfahrt So 19.9.–3.10. Zürich an 18.44).

Nachtverkehr

Im CNL 472/473 „Aurora“ wird der direkte DB-Liegewagen Basel–Warszawa durch einen Schlafwagen Basel–Minsk der weissrussischen Eisenbahngesellschaft (BC) ersetzt, mit Ankunft in Minsk kurz vor Mitternacht und Abfahrt nach 6 Uhr morgens....

Die CNL-Verbindung „Komet“ wird südwärts Sa–So wieder um 1 Stunde beschleunigt, indem der Zubringerzug 1271 Hamburg erst um 20.03 verlässt, ohne dass sich die Ankunft in Hannover ändert. (Die Wagen rollen anschliessend mit dem CNL 450 „Perseus“ Berlin–Paris bis Mannheim, von wo sie nach einer Stunde Aufenthalt gemeinsam mit den Wagen „Pegasus“ aus Amsterdam als CNL 479 nach Zürich fahren. Letztere wurden mit dem CNL 419 „Pollux“ herangeführt.)

Österreich

Tagesverkehr

Der Tagesverkehr wird auf ÖBB-Railjet umgestellt. Eine detaillierte Beschreibung findet sich ganz am Anschluss des Dokumentes. Die Zuggattung wird mit RJ abgekürzt. Die Züge fahren in einer sehr raschen Systemtrasse mit wenigen und kurzen Halten: Die Reisezeit Zürich HB–Wien Westbahnhof beträgt noch 8 Stunden, 40 Minuten weniger als heute. Die Halte in Österreich sind Feldkirch, Bludenz, St. Anton am Arlberg, Landeck, Innsbruck, Salzburg, Linz, St. Pölten (u.a. also Innsbruck–Salzburg ohne Halt, via Rosenheimer Schleife). Die Systemfahrordnung in der Schweiz wird um eine Stunde verschoben (entsprechend auch jene der RE 39xx Zürich–Schwanden, siehe 720).

Der EC 163/162 „Transalpin“ verkehrt noch bis am 12. Juni in der bisherigen Form, aber nicht mehr ab Basel SBB, sondern beginnt in Zürich HB. Solange muss die Lokomotive in Buchs SG in der Railjet-Wendezeit von 6 Minuten gewechselt werden. Er wird auf den 13. Juni auf RJ umgestellt, als einziger Zug durchgehend mit 2 Einheiten in Vielfachsteuerung. Ostwärts hält der Zug zusätzlich in Langen am Arlberg.

Die RJ 169/160 führen in Österreich eine 2. RJ-Einheit mit, die als Flügelzug ab/nach Bregenz rollt.

Wie bei den meisten Umstellungen auf Hochgeschwindigkeits- oder Neigezüge verlieren mit der Einführung der RJ-Garnituren die Züge auch den Namen. Mit dem „Transalpin“ wird einer der europaweit ältesten und bekanntesten Namen nach fast genau 51 Jahre verschwinden. (Ab der Schweiz führen künftig nurmehr die Tageszüge der schlechtesten Relation einen Namen: „Jean Monnet“, „Iris“ und „Vauban“ nach Bruxelles.)

Das Zugpaar 169/168 Zürich–Feldkirch verschwindet in der aktuellen Form, da auch der anschliessende ÖEC 669/668 Bregenz–Graz gestrichen wird. Neu verkehrt das Zugpaar 169/168 Zürich–Feldkirch mit Anschluss an den ÖEC 565/566 Bregenz–Wien. Der Zug 168 ist zügig (bis Sargans etwa wie die IR 107xx) und ohne Halt bis Buchs SG trassiert. Der Zug 169 ist zum Auffangen von Verspätungen mit gut einer halben Stunde Reserve ausgestattet (Sargans–Zürich HB ohne Halt 77 Minuten bzw. 70 km/h!). Die beiden Züge werden nach der Umstellung des EC „Transalpin“ auf Railjet die einzigen Fernverkehrszüge über den Grenzübergang Buchs SG mit Veloselbstverlad sein.

Im Wageninnern orientieren zahlreiche Bildschirme über den Zuglauf und zeigen den Reiseweg auf einer Landkarte. Unterwegs wird die aktuelle Geschwindigkeit eingeblendet. Aussen sind am einen Wagenende 2 LED-Anzeigen montiert.

Der Bmpz/2 ist der Endwagen Seite Lok mit einer verblechten Stirnwand. Im WC ist ein klappbarer Wickeltisch installiert, und ein „Abteil“ ist als Kinderkino eingerichtet. Es ist nicht abgetrennt und damit für die benachbarten Reisenden störend. Ob es pädagogisch geeignetere Kinderabteile gäbe, sei dahingestellt. Platz für etwa 4 Kinderwagen wurde geschaffen, indem am lokabgewandten Wagenende auf Aussentüren verzichtet wurde. Die Kinderwagen müssen über den benachbarten Wagen ein- und ausgeladen werden.

Der Veloselbstverlad ist nicht möglich.

Die Aussentüren sind vollelektrische Aussenschwenktüren mit einer lichten Weite von 850 mm. Der Ein-/Ausstieg umfasst 3 Stufen zu 200 mm. Die unterste Stufe ist als Klappschwenktritt ausgeführt. Der ARbmpz ist auf der Bistro-Seite mit je einer Ladetüre ausgerüstet.

Die Kurzkupplung besteht aus zwei identischen Hälften, die mit einer Schalenmuffe verschraubt und zu einer starren Einheit verbunden werden. Sie verbinden die Wagen mechanisch und pneumatisch. Die elektrischen Leitungen werden separat verbunden. Der Afmpz und der Bpmz/1 sind einseitig mit einer Schraubekupplung, Zughaken und Puffer ausgerüstet.

Die Kurzkupplung ermöglicht ebene, breite und vollisolierte Wagenübergänge. Die zugehörigen Türen sind in der Grundstellung offen und dienen im Brandfall als Schutztüren (federmechanische Schliessung).

Die Drehgestelle stammen aus der Familie SF400 (luftgefedert). Die Luftbremse mit elektropneumatischer Steuerung und Notbremsüberbrückung (beides nach DB-Bauart) wirkt auf 3 Bremsscheiben je Radsatz. Ausser am führerstandseitigen Drehgestell des Afmpz ist eine Magnetschienenbremse installiert. Der Afmpz ist mit einer direkten Bremse auf alle Achsen ausgerüstet. Ein Federspeicher bei einem Drehgestell je Wagen dient als Festhaltebremse.

Technische Daten: 32 Achsen, 185,8+19,6 m, Tara 352+87 t, v max lauffechnisch 250 km/h, zugelassen 230 km/h, betrieblich genutzt 200 km/h, in der Schweiz 160 km/h, Sitzplätze: 16/Premium, 76/1. Klasse, 316/2. Klasse.

2008–2009 lieferte Siemens die erste Serie von 23 Wageneinheiten abgeliefert. Weitere 44 Einheiten folgen 2010–2014.

Die Railjets wurden im Fahrplan 2009 schrittweise auf der Relation München–Budapest und später Wien–Innsbruck eingeführt. Ab dem Fahrplan 2010 erscheint er zunehmend in Zürich.

Für den Einsatz in der Schweiz werden die 23 Railjets der ersten Serie hergerichtet: 23 Lokomotiven ab 1116.200 erhalten einen 3. Stromabnehmer nach Schweizer Norm und die Schweizer Zugsicherungen. Letztere werden auch auf den 23 Steuerwagen installiert. Die übrigen Wagen bleiben unverändert. Für den Zugfunk muss bloss die SIM-Karte der Mobil-Telefone gewechselt werden.

13.–18.12.2009 und 11.11.–14.3.2010 gilt ein (kontingentiertes) Einführungsangebot in der 2. Klasse ab 33 Fr./Weg, buchbar ab 7 Tagen vor Reiseantritt ausschliesslich unter www.sbb.ch/oesterreich.

Italien

Den Tagesfernverkehr Schweiz–Italien betreiben SBB und FS wieder selber. Die gemeinsame Tochtergesellschaft Cisalpino wird aufgelöst. Die Züge werden künftig als simple EuroCity (EC) bezeichnet.

Wegen der unzuverlässigen alten ETR 470 und der noch nicht voll in Betrieb gesetzten neuen ETR 610 muss das Angebot weiter reduziert werden und wird mit einer Ausnahme auf Milano beschränkt. Erschreckend ist der Vergleich zum Angebot 2007 v.a. am Gotthard: Genève -1 Zugpaar/-20%, Basel–Bern -1 Zugpaar/-25%, Simplon total -2 Zugpaare/-22%, Basel–Luzern direkt -5 Zugpaare/-100%, Zürich direkt -2 Zugpaare/-22%, Gotthard total -7 Zugpaare/-50%, gesamthaft -9 Zugpaare/-39%. Verbindungen über Milano hinaus: Gotthard -5 Zugpaare/-100%.

via Simplon–Domodossola

Das Angebot Genève–Milano wird von 5 auf 4 Verbindungen reduziert. Als einzige Verbindung über Milano hinaus überlebt jene nach Venezia. Auf der Relation Basel–Bern–Milano werden 3 durchgehende Zugpaare angeboten: Das ist zwar ein leichter Fortschritt gegenüber dem aktuellen effektiven Angeboten mit nur 2 durchgehenden Zugpaaren und 1 Umsteigeverbindung, aber ein Rückschritt egegenüber dem Angebot 2008 mit 4 durchgehenden Zugpaaren. Alle Züge am Simplon werden mit ETR 610 geführt. Ein Doppeltraktion ist nicht vorerst nicht möglich, was bei vielen Zügen an vielen Tagen zu fehlenden Sitzplätzen führen wird.

Die Genfer und Basler Züge ergänzen sich nur sehr beschränkt, da sie zwischen Brig und Milano gebündelt verkehren und in Brig nur beschränkt Anschlüsse nach der jeweils anderen Destination anbieten.

Zwischen Brig und Milano bestehen je Richtung je eine Lücke von 5 und 4 bzw. 3 Stunden. Nur die beiden Abendzüge nach Genève bieten in Brig einen unmittelbaren Anschluss nach Bern. In den anderen Fällen sichert in Brig eine gut halbstündige Übergangszeit auch bei grösseren Verspätungen den Anschluss. Die Reisezeit Bern–Milano gegenüber den bisherigen Verbindungen mit den IC 9xx und EC 12x mit Umsteigen in Brig bleibt etwa gleich. Die Basler Züge vermitteln in Brig einen IR-Anschluss nach Genève, mit dem allerdings in Lausanne nur 25 Minuten und in Genève 15 Minuten vor dem nachfolgenden direkten Zug ankommt.

Italien via Simplon–Domodossola

Genève	5.45		7.42		13.42		18.42
Lausanne	6.20		8.20		14.20		19.17
Basel SBB		6.28		12.28		17.28	
Bern		7.35		13.35		18.35	
Brig	7.44	8.44	9.44	14.44	15.44	19.44	20.44
Milano C. o	9.35	10.35	11.35	16.35	17.35	21.35	22.35
Milano C.			12.05				
Venezia S.L. o			14.40				
Venezia S.L.							16.20
Milano C. o							18.55
Milano C.	7.25	8.25	11.20	12.25	17.25	18.25	19.20
Brig o	9.16	10.16	13.16	14.16	19.16	20.16	21.16
Bern o	10.23		14.23		*20.23	21.23	*22.23
Basel SBB o	11.32		15.32		*21.32	22.32	
Lausanne o		11.40		15.40	20.40		22.40
Genève o		12.18		16.18	21.18		23.15

* mit Umsteigen in Brig (ab ..20)

via Gotthard–Chiasso

Über den Gotthard werden 7 durchgehende Zugpaare Zürich–Milano mit ETR 470 im exakten 2-Stunden-Takt 7–19 Uhr angeboten, gegenüber dem aktuellen effektiven Angeboten 3 umsteigefreie Verbindungen mehr. Damit die Verspätungen nicht auf den Gegenzug übertragen werden, steht in Zürich und Milano ein Dispo-ETR 610 bereit. SBB und FS haben vereinbart, die EC gegenüber der S-Bahn wieder mehr zu bevorzugen.

Alle anderen grenzüberschreitenden Fernverkehrsangebote entfallen:

- die beiden nur mit Umsteigen in Lugano realisierten Verbindungen Basel–Milano;
- die 3 EC-Paare 1xx (Biasca–)Bellinzona–Milano;
- die (langsame) Tagesrandverbindung zwischen Bellinzona und Milano mit dem CNL 401/400 „Apus“ Amsterdam–/Dortmund–Milano

Die erste direkte Verbindung aus der Schweiz erreicht Milano um 10.50, der letzte Zug zurück fährt um 19.10 ab. Während die SBB an der Weiterführung der Züge Bellinzona–Milano interessiert war, konnte sich FS Trenitalia nicht mit der Region Lombardei über die Finanzierung einigen. FS Trenitalia hat sogar kein Interesse an zusätzlichen Zügen mit einem Betriebsvertrag auf Kosten und Nutzen der SBB.

Als Teilersatz werden Mo–Sa am Morgen und Abend 1–2 zusätzliche Verbindungen (mit RegioExpress-Charakter) zwischen dem Tessin und Mailand mit Umsteigen in Chiasso oder Como angeboten. Daneben existieren die stündlichen, aber langsamen S-Bahnverbindungen mit Umsteigen in Chiasso. Vorteilhaft für beide Angebote ist der günstige TILO-Tarif ohne Zugbindung.

Nachtverkehr

Der allgemeine Nachtverkehr Nord–Süd durch/über die Schweizer Alpen verschwindet:

Die SBB stellen ihren letzten, zusammen mit der Tochtergesellschaft Elvetino betriebenen Nachtzug kurzfristig ein: EN 313/314 „Luna“ Zürich–Bern–Roma mit direkten Wagen ab Genève. Die Qualität von Rollmaterial, Service und Fahrplan liess die für den wirtschaftlichen Erfolg wichtige Nachfrage im Geschäfts- und „Verwandten“-Verkehr zusammenbrechen, so dass die stark schwankende Nachfrage im Ferienverkehr nicht mehr wirtschaftlich bewältigt werden kann. Die FS hat auch an diesem Verkehr kein Interesse. Die Trassen waren ungünstig, die Zugförderung kostete zu viel.

Die CNL schafft den letzten Transitreisezug Nord–Süd des allgemeinen Verkehrs ab, den sie erst seit dem Fahrplan 2009 am Wochenende ab Amsterdam statt Dortmund fahren lässt: CNL 401/400 „Apus“ Amsterdam–/Dortmund–Milano. (Als letzter Nachtzug Deutschland–Italien verkehrt der Nachtzug 485/484 „Lupus“ München–Roma via Brenner mit den direkten Wagen „Pictor“ nach Venezia. Er nimmt ab Bologna auch den Nachtzug Wien–Roma mit.)

Es bleiben 5 Autoreisezüge Niederlande–/Deutschland–Italien, welche die Schweiz an Sommerwochenendnächten durchqueren, 2 via Gotthard und 3 via Lötschberg. Ebenfalls ohne kommerziellen Halt durch die Schweiz fahren im West–Süd-Verkehr via Simplon die EN 221/220 „Stendhal“ Paris–Venezia und EN 227/226 „Palatino“ Paris–Roma, welche allerdings den hochwertigen FS-WL „Excelsior“ vor einiger Zeit verloren haben.