

Medienmitteilung, 9. Dezember 2020

Fahrplan 2021

Finalisierung NEAT: mehr Züge nach Mailand und München sowie schweizweit bessere Angebote

Am Sonntag, 13. Dezember 2020, nimmt die SBB den Ceneri-Basistunnel fahrplanmässig in Betrieb. Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist damit nach 28 Jahren Bauzeit fertiggestellt. Die Flachbahn durch die Alpen bringt neue Angebote, mehr Kapazität und schnellere Verbindungen im nationalen und internationalen Güter- und Personenverkehr. Ebenfalls ausgebaut werden das Angebot zwischen Zürich und München sowie zahlreiche Verbindungen im nationalen Regional- und Fernverkehr. Einzelne Angebotselemente werden aufgrund der Corona-Pandemie verzögert in Betrieb genommen. Verbindungen, die als Folge des Lokführermangels reduziert wurden, verkehren wieder fahrplanmässig

Der grösste Angebotssprung erfolgt auf der Nord-Süd-Achse. Mit der fahrplanmässigen Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird das Jahrhundertwerk NEAT finalisiert. Zusammen mit der Fertigstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse profitiert der europäische Güterverkehr von mehr Kapazitäten, schnelleren, klimafreundlichen Verbindungen durch die Schweiz und kann somit Produktivitätssteigerungen realisieren.

Für Personenzüge wird die Fahrzeit zwischen Zürich und Lugano auf unter zwei Stunden verkürzt, die Fahrt von Zürich nach Mailand dauert neu noch 3 Stunden 17 Minuten. Gleichzeitig wird das Angebot zwischen Zürich und Mailand auf täglich zehn Direktverbindungen ausgebaut. Über Mailand hinaus kommen zu den bereits bestehenden Verbindungen Zürich– und Genf–Venedig neu tägliche Direktverbindungen zwischen Zürich und Bologna sowie Genua hinzu. Aufgrund der Corona-Pandemie muss das Angebot im internationalen Fernverkehr mit Italien ab dem 10. Dezember für unbestimmte Zeit eingestellt werden. Die aktuellen Verbindungen sind im Online-Fahrplan auf www.sbb.ch ersichtlich.

Eingesetzt werden auf der Gotthardachse im grenzüberschreitenden Verkehr mit Italien in erster Linie die neuen Giruno-Züge. Mit Abschluss der Bauarbeiten am Ostufer des Zugersees entfällt der Umweg via Rotkreuz und die Züge des Regional- und Fernverkehrs verkehren wieder direkt zwischen Zug und Arth-Goldau. Die Reisezeiten in den Süden verkürzen sich dadurch um rund 20 Minuten.

Mit dem Fahrplanwechsel tritt auch die Kooperation der SBB mit der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) in Kraft. Unter der integralen Fernverkehrskonzession der SBB fährt die SOB neu stündlich alternierend zwischen Basel/Zürich und dem Tessin via Arth-Goldau und über die Gotthard-Panoramastrecke. Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie erfolgt die vollständige Umsetzung bis Locarno erst ab 5. April 2021. Bis dahin verkehrt die SOB zwischen Basel/Zürich und Bellinzona.

Mehr Verbindungen ab Zürich nach München, St. Gallen und Chur

Im internationalen Personenverkehr wird das Angebot auf der Strecke Zürich–St. Gallen–München für die Kunden mit neu sechs Zügen pro Richtung pro Tag ausgebaut. Dies bedeutet eine Verdoppelung der Direktverbindungen und Sitzplätze zwischen diesen beiden Städten. Dank der Züge des Typs Astoro mit Neigetechnik verkürzt sich die Fahrzeit der EC-Verbindung Zürich–München von heute ca. 4 Stunden 45 Minuten auf rund 4 Stunden.

Zwischen Zürich und St. Gallen werden ab dem Fahrplanwechsel mit dem IC5 mehr schnelle Verbindungen mit einer Reisezeit von neu 59 Minuten angeboten. Anstelle des IC5 hält neu der IC1 – der zwischen St. Gallen und Genf Flughafen via Bern verkehrt – in Zürich Oerlikon, Wil, Uzwil, Flawil und Gossau SG und es werden grösstenteils die neuen FV-Dosto-Züge eingesetzt, welche die Kapazitäten auf der Ost-West-Achse erhöhen. Zwischen Zürich und Chur wird das Angebot des IC3 in den Abendstunden um eine Stunde verlängert und in den Zeiten hoher touristischer Nachfrage auf einen durchgehenden Halbstundentakt verdichtet.

Anpassung zwischen Luzern und Zürich

Um der grossen Nachfrage auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich nachzukommen, setzt die SBB auf den IR70 die neuen FV-Dosto ein, welche über mehr Sitzplätze verfügen. Da der Halt in Thalwil aus betrieblichen Gründen entfällt, verkürzt sich die Fahrzeit Luzern–Zürich auf 41 Minuten. Ab Zürich HB verkehrt derselbe Zug nach einem Aufenthalt von knapp 20 Minuten weiter als IR13 via Zürich Flughafen und St. Gallen nach Chur. Zusammen mit dem IR75 Luzern–Zug–Zürich–Weinfelden–

Konstanz besteht neu zweimal pro Stunde eine direkte Verbindung Luzern–Zürich Flughafen.

Eppenbergtunnel bringt mehr und bessere Verbindungen

Mit der Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels erhalten Kundinnen und Kunden im Regionalverkehr mehr und bessere Verbindungen. Es entsteht mit der S29 eine neue, schnelle Direktverbindung zwischen Zofingen und Aarau (ohne Halt zwischen Olten und Aarau). Die S11 Aarau–Zürich HB–Winterthur–Seuzach/Wila hält neu ganztags in Othmarsingen. Zudem verkehrt die S11 neu an allen Tagen halbstündlich während der Hauptverkehrszeit bis/ab Aarau. Weiter bedienen neu alle Züge des RegioExpress Olten–Wettingen die Haltestelle Wildegg. Die S26 aus Olten–Schönenwerd vermittelt neu in Aarau (statt Lenzburg) Anschluss an den RegioExpress nach Zürich HB. Der Vierspurausbau Olten–Aarau bildet zudem eine zentrale Voraussetzung für künftige Ausbauprojekte auf der Ost-West-Achse.

Detaillierte Informationen zum neuen Fahrplan für alle Schweizer Regionen:

www.sbb.ch/fahrplanwechsel

Lokführermangel: Züge fahren wieder regulär

Die Züge in der Deutschschweiz, die im laufenden Jahr aufgrund des Lokführermangels ausgefallen sind, fahren ab Fahrplanwechsel wieder regulär. Die SBB entschuldigt sich bei den Kundinnen und Kunden für die Unannehmlichkeiten in den vergangenen Monaten. Weiterhin – und vorerst unbefristet – eingestellt bleibt das Nachtangebot. Die Wiederaufnahme hängt von den Vorgaben des Bundesrates zu den Bereichen Sperrstunde und Nachtleben sowie von Entscheiden der bestellenden Kantone ab.

Mehr Effizienz im Güterverkehr

Dank der Flachbahn und Streckenverkürzung Basel–Chiasso, die mit der Fertigstellung der NEAT entsteht, steigert sich die Effizienz im Güterverkehr in vielerlei Hinsicht: Angebote werden flexibler gestaltet, auf Kundenbedürfnisse wird schneller reagiert. Effizienzsteigerung ist für den Schienengüterverkehr ausschlaggebend im ständigen Bestreben, den Gütertransport von der Strasse auf die Schiene zu bringen.

Ab dem Fahrplanwechsel verkehren auf der Nord-Süd-Achse Güterzüge mit einer Länge von bis zu 750 Metern und einem Gewicht von bis zu 2150 Tonnen in Fahrrichtung Nord–Süd respektive 2000 Tonnen in Fahrrichtung Süd–Nord. Mit dem vollständig ausgebauten 4-Meter Korridor auf der Gotthardachse steht für den Transport

von Sattelaufliegern bis 4 Metern Eckhöhe nun eine zweite Route durch die Schweizer Alpen zur Verfügung —als Chance für die weitere Verkehrsverlagerung. Bis anhin konnten Züge mit LKW-Sattelaufliegern mit 4 Metern Eckhöhe nur durch den Lötschberg-Basistunnel nach Norditalien geführt werden.

Auf der Gotthardachse stehen dem Güterverkehr täglich 210 Trassen zur Verfügung. Diese Kapazität reicht aus, um die aktuelle Nachfrage zu decken. Mit dem Abschluss der letzten Arbeiten im Gotthard-Basistunnel erhöht sich die Kapazität Ende 2022 auf 260 Trassen und 3000 Stellplätze für Sattelaufleger pro Tag. Mit jedem per Bahn transportierten Sattelaufleger realisiert SBB Cargo Einsparungen von 0,3 Tonnen CO₂ und stösst gegenüber dem Lastwagenverkehr 11x weniger Klimagase aus. Bei voller Auslastung der Kapazitäten können täglich Einsparungen von 890 Tonnen CO₂ realisiert werden.

Einziger Wermutstropfen aus Schweizer Sicht: Die Zulaufstrecken im Norden werden erst Ende 2040 vollendet sein, also viel später als ursprünglich mit Deutschland vereinbart worden ist. In Italien erfolgt der finale Ausbau der Infrastruktur bis Ende 2023.

Ausbau- und Unterhaltsarbeiten in der gesamten Schweiz

Wegen Unterhaltsarbeiten und Ausbauprojekten müssen Reisende und Güterverkehrskunden auch im kommenden Jahr mit Baustellen und Auswirkungen auf den Bahnverkehr rechnen. Wo möglich bündelt die SBB die notwendigen Arbeiten und führt diese in längeren Bauphasen aus. Das erlaubt eine effizientere und raschere Ausführung und reduziert die Dauer von Lärm und Einschränkungen. Auswirkungen auf den Bahnverkehr sind aber unvermeidbar. Sämtliche Änderungen und Ersatzkonzepte im Personenverkehr publiziert die SBB rechtzeitig in den elektronischen Fahrplänen, damit sich Reisende möglichst früh über alternative Reisemöglichkeiten informieren können. Auch für den Güterverkehr werden durch SBB Infrastruktur in enger Zusammenarbeit mit den Güterverkehrsunternehmen jeweils Ersatzkonzepte erarbeitet.

Neue Sortimente der ÖV-Branche per Fahrplanwechsel Die GA-Monatskarte ist neu auch für Kundinnen und Kunden ohne Halbtax-Abo erhältlich. Alle 25-Jährigen erhalten einen neuen Rabatt von 500 Franken auf das GA. Bis zum 16. Geburtstag reisen Kinder ab diesem Fahrplanwechsel für maximal 19 Franken pro Tag. Mit dem Sparklassenwechsel wird im 2021 das Sparsortiment erweitert. Weitere Informationen: <https://www.allianceswisspass.ch/de/Mediencorner/Medienkonferenzen/MK-Alliance-Swisspass-24062020>

Gratis-Internet im gesamten Fernverkehr der SBB.

Die SBB wird per Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020 das Gratis-Internet «SBB FreeSurf» auf alle Fernverkehrszüge ausweiten. Das Angebot gilt auch auf den Linien, welche die SOB im Rahmen der entsprechenden Kooperation betreibt. Neben Kundinnen und Kunden von Salt, Sunrise, digitec connect und Quickline profitieren ab Spätsommer 2021 auch Abonentinnen und Abonenten von Swisscom von SBB FreeSurf.

Neue App «SBB Inclusive» für Sehbehinderte.

Neben der App «SBB FreeSurf» ist per Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020 auch die App «SBB Inclusive» verfügbar, die Reisenden mit einer Sehbehinderung den Alltag erleichtert.

Kontakte:

Medienstelle SBB, 051 220 41 11, press@sbb.ch

Medienstelle Alliance SwissPass,

Medienstelle SOB, Conradin Knabenhans, 058 580 74 10, medienstelle@sob.ch

Querverlinkung auf MM Region Süd und Region West.