

Medienmitteilung, 26. August 2020

Fahrplan 2021

Fertigstellung der NEAT, mehr und schnellere Verbindungen nach Mailand und München sowie ein besseres Angebot in der Schweiz ab Dezember 2020

Der Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 steht im Zeichen der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), die nach 28 Jahren Bauzeit fertiggestellt wird. Die Flachbahn durch die Alpen ermöglicht neue Angebote im nationalen und internationalen Güter- und Personenverkehr. Der Fahrplan 2021 bringt schnellere, häufigere und bequemere Verbindungen nach Mailand und München sowie zahlreiche Verbesserungen für den Personenverkehr in der ganzen Schweiz. Einzelne Angebotselemente werden aufgrund der Corona-Pandemie verzögert in Betrieb genommen. Aufgrund des Lokführermangels kommt es bis zum Fahrplanwechsel im Dezember zu Angebotseinschränkungen.

Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird das Jahrhundertwerk NEAT finalisiert. Zusammen mit der Fertigstellung des 4-Meter-Korridors profitiert der europäische Güterverkehr von mehr Kapazitäten und schnelleren und klimafreundlichen Verbindungen durch die Schweiz. Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von vier Metern können verlagert sowie Züge von bis zu 750 Metern Länge via Luino geführt werden. Bei optimaler internationaler Abstimmung werden ab Dezember 2020 zwischen Rotterdam und Mailand im Güterverkehr zwei Stunden gewonnen. Zusammen mit der Fertigstellung der Arbeiten am Zugersee Ostufer werden auch für den Personenverkehr die Kapazitäten für nationale und internationale Verbindungen erhöht und die Fahrzeiten verkürzt. Neu können Verbindungen von und ins Tessin mit Doppelstockzügen bedient werden.

Die wichtigsten Angebotsverbesserungen im internationalen Personenverkehr und im nationalen Fernverkehr im Überblick

- **Mehr und schnellere Verbindungen auf der Nord-Süd-Achse Gotthard**
Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und der Fertigstellung der

Bauarbeiten am Zugersee Ostufer sinkt die Fahrzeit von Zürich nach Lugano auf weniger als zwei Stunden, die Fahrt von Zürich nach Mailand dauert neu noch 3 Stunden 17 Minuten. Gleichzeitig wird das Angebot ab Zürich nach Mailand auf täglich zehn Direktverbindungen ausgebaut. Eingesetzt werden in erster Linie die neu beschafften Giruno-Züge. Gegenüber dem aktuellen Fahrplan mit der Sperre am Zugersee-Ostufer verkürzen sich die Reisezeiten somit um rund 20 Minuten. Zwischen Zürich und Arth-Goldau wird zudem wochentags der durchgängige Halbstundentakt eingeführt, ohne Beeinträchtigung des Regionalverkehrs.

Ab Basel gibt es neu fünf Direktverbindungen pro Tag nach Mailand, davon verkehren zwei via Luzern–Gotthard–Chiasso und drei via Bern–Brig–Domodossola. Der Fahrzeitgewinn zwischen Basel SBB und Lugano bei den Verbindungen zur vollen Stunde beträgt gegenüber 2016 insgesamt 51 Minuten.

Mit dem Fahrplanwechsel tritt auch die Kooperation mit der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) in Kraft. Unter der integralen Fernverkehrskonzession der SBB fährt die SOB neu stündlich alternierend von Basel und Zürich via Arth-Goldau über die Gotthard-Panoramastrecke nach Locarno. Diese Strecke vermarktet die SOB unter der Linienbezeichnung «Treno Gottardo». Eingesetzt werden die modernen Niederflurtriebzüge vom Typ Traverso. 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 Fahrplanangebot auf der Strecke Zürich–St. Gallen–München für die Kunden mit neu sechs Zügen pro Richtung täglich deutlich ausgebaut. Dies bedeutet eine Verdoppelung der Direktverbindungen und Sitzplätze zwischen diesen beiden Städten. Dank der neuen 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 zudem mehr schnelle Verbindungen mit einer Reisezeit von neu 59 Minuten angeboten. Auf dem IC1 zwischen St. Gallen und Genf Flughafen via Bern wird grösstenteils der neue, moderne FV-Dosto eingesetzt, welcher die Kapazitäten auf der Ost-West-Achse erhöht. Zwischen Zürich HB und St. Gallen hält der IC1 neu auch in Zürich Oerlikon, Wil SG, Uzwil, Flawil und Gossau. Für die schnellere Reisezeit von 59

Minuten sorgt neu der IC5, der nur noch in Winterthur und Zürich Flughafen halten wird.

Ab Zürich in Richtung 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. Damit ergeben sich deutlich bessere Verbindungen in die Bündner Ferienregionen.

- **Veränderungen im Raum Bern, Olten, Luzern**

Zwischen Olten und Bern betreibt die BLS ab dem Fahrplanwechsel unter der integralen Fernverkehrskonzession der SBB neu den IR35 Bern–Olten (heutiger RE Bern-Olten).

Um der grossen Nachfrage auf dem Abschnitt Luzern–Zug–Zürich nachzukommen, setzt die SBB auf den IR70 die neuen FV-Dosto ein, welche über mehr Sitzplätze verfügen. Der Halt in Thalwil entfällt aus betrieblichen Gründen. Ab Zürich HB verkehrt der IR70 nach einem Aufenthalt von knapp 20 Minuten weiter als IR13 via Flughafen, St. Gallen nach Chur. Zusammen mit dem IR75 Luzern–Zug–Zürich–Weinfelden–Konstanz besteht neu zweimal pro Stunde eine direkte Verbindung Luzern–Zürich Flughafen.

Die wichtigsten Angebotsveränderungen im Regionalverkehr in der Deutschschweiz:

- **Mittelland: Startschuss für mehr und bessere Verbindungen dank Vierspurausbau Olten–Aarau**

Die Inbetriebnahme des Vierspurausbaus Olten–Aarau (Eppenbergtunnel) bringt ab dem Fahrplanwechsel mehr Verbindungen und bessere Anschlüsse für die Kundinnen und Kunden. Die S29 verkehrt neu zwischen 5.30 und 22.30 Uhr im Halbstundentakt zwischen Turgi-Aarau-Zofingen. Somit entsteht eine neue, schnelle Direktverbindung von Zofingen nach Aarau (ohne Halt zwischen Olten und Aarau). Die S11 Aarau–Zürich HB–Winterthur–Seuzach/Wila hält neu integral in Othmarsingen. Zudem verkehren die Zusatzzüge der S11 während der Hauptverkehrszeit neu täglich statt nur wochentags. Weiter halten neu alle Züge des RegioExpress Olten–Wettingen an der Haltestelle Wildegg. Die S26 aus Olten–Schönenwerd vermittelt neu in Aarau (statt bisher Lenzburg) Anschluss an den RegioExpress nach Zürich HB.

Am Samstag und Sonntag verkehren neu jeweils am Morgen zwei Zugpaare zwischen Olten–Aarau–Arth-Goldau und am Abend von Arth-Goldau nach Aarau.

- **S23 hält am Wochenende in Dulliken**

Der Halt Dulliken auf der S23 kann vorerst nur am Wochenende eingeführt werden. Grund dafür sind Bauarbeiten in den Bahnhöfen Mägenwil und Lenzburg, für welche aus Sicherheitsgründen die Geschwindigkeit reduziert werden muss. Die dafür benötigte Fahrzeit führt dazu, dass der Halt Dulliken nicht integral angeboten werden kann. Als Ersatz verkehren werktags Busse zwischen Dulliken und Däniken, welche in Däniken den Anschluss von und auf die S23 sicherstellen.

- **Zentralschweiz**

Nach Fertigstellung der Arbeiten am Zugersee-Ostufer verkehrt die S2 wieder direkt zwischen Baar Lindenpark–Zug–Arth-Goldau–Erstfeld. Der Umweg mit Umsteigen in Rotkreuz entfällt, und neu wird Walchwil Hörndli halbstündlich bedient. Der Fahrplan der S3 wird abends ausgebaut. Für das Freiamt bringt der Fahrplanwechsel erstmalig einen neuen morgendlichen Zusatzzug von Muri über Rotkreuz via Cham nach Zug.

Olten–Luzern: Der RE Olten–Luzern hält neu auch in Rothenburg. Reisende nach Luzern profitieren von neu drei statt nur zwei Verbindungen pro Stunde. Dafür kann der Halt in Aarburg-Oftringen auf dieser Verbindung nicht mehr angeboten werden.

- **Ostschweiz/Zürich**

Der RegioExpress Herisau–St. Gallen–Konstanz fährt abends länger. Im Netz der Zürcher S-Bahn hält die S11 auf dem Abschnitt Winterthur–Wila neu in Rämismühle-Zell.

Weitere Informationen und Details zu den Angebotsänderungen je nach Region sind hier verfügbar:

- Regionen Mittelland und Nordwestschweiz
- Kantone LU, ZG, SZ, UR
- Region Ostschweiz
- Region Zürich

Lokführermangel und verzögerte Ausbildung führen zu zwischenzeitlichen Angebotseinschränkungen

Die SBB hat in der Vergangenheit bei der Bedarfs-, Einsatz- und Ausbildungsplanung des Lokpersonals Fehler gemacht. Die Planungen wurden 2019 korrigiert und auf den effektiven Bedarf ausgerichtet. Trotzdem fehlen der SBB per Ende August 2020 211 Lokführerinnen und Lokführer. Die Corona-Krise hat die angespannte Situation zusätzlich verschärft, da viele Aus- und Weiterbildungskurse während Monaten nicht durchgeführt werden konnten. Folglich verschiebt sich der Abschluss der Ausbildungsklassen um zwei bis vier Monate. Um den Unterbestand auszugleichen, hatte die SBB bereits im letzten Sommer zusätzliche Ausbildungsklassen gebildet, die nun im Verlauf der Jahre 2021 und 2022 abschliessen. Im November befinden sich bei der SBB insgesamt 340 Lokführer gleichzeitig in Ausbildung. Der Unterbestand beim Lokpersonal wird sich bis Mai 2021 auf rund 110 Personen halbieren. Allen Lokführerinnen und Lokführern und den Einsatzplanern gebührt ein grosses Dankeschön für ihren grossen Effort.

Die SBB hat neben gewissen Zugverbindungen, die in der Folge der Covid-19-Krise wegen fehlenden Lokführern nicht wieder in Betrieb genommen wurden ([Medienmitteilung vom 5. August 2020](#)), weitere Angebotseinschränkungen geprüft. Nun wurden zusätzliche Massnahmen für die Regionen Westschweiz, Mittelland und Nordwestschweiz sowie Zürich festgelegt. Diese treten ab dem 7. September 2020 in Kraft und dauern bis zum Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020. Durchschnittlich fallen an den Werktagen von den über 9000 rund 200 (2.2 Prozent) der Verbindungen aus.

Eine Übersicht über die Massnahmen ist hier verfügbar.

Für die SBB ist trotz reduziertem Angebot zentral, dass die Transportketten im Rahmen des Möglichen bestehen bleiben und die Reisenden befördert werden können. Dazu werden wo möglich und sinnvoll Bahnersatzbusse eingesetzt. Trotzdem müssen die Kundinnen und Kunden mit verlängerten Reisezeiten rechnen. Mittels aktiver Kundenlenkung und Kommunikation werden Reisende über die Einschränkungen informiert und auf alternative Verbindungen gelenkt. Sämtliche Anpassungen sind im Online-Fahrplan abgebildet. Die SBB unternimmt ihr Möglichstes, um die Auswirkungen auf die Kundinnen und Kunden so gering wie möglich zu halten und bittet für allfällige Unannehmlichkeiten um Entschuldigung.

Gemäss heutiger Planung kann die SBB ab dem Fahrplanwechsel das Angebot wieder vollumfänglich produzieren – mit Ausnahme der Romandie, wo gewisse Einschränkungen bis April 2021 bestehen bleiben. Zwar kann der RER Vaud wie geplant mit dem Fahrplanwechsel in Betrieb genommen werden. Der Léman Express verkehrt hingegen bis April 2021 gemäss angepasstem Konzept.

Auswirkungen verzögerter Inbetriebnahmen auf den Fahrplan 2021

Die Corona-Pandemie hat zu einem temporären Baustellenstopp und somit zu Verzögerungen in Bauprojekten sowie zu Verzögerungen bei der Zulassung und Einführung von neuem Rollmaterial geführt. Betroffen ist primär die Nord-Süd-Achse. Im Tessin werden die Doppelspurausbauten zwischen Contone und Tenero erst im Frühjahr 2021 für einen Vollausbau des Angebots bereitstehen, bis dahin gilt ein Übergangsfahrplan mit beschränktem Angebotsausbau. Im Berner Jura sowie auf dem Netz der Basler S-Bahn erfolgt der Ersatz des bestehenden Rollmaterials durch Domino-Züge voraussichtlich in der ersten Hälfte 2021. Aufgrund der noch laufenden Abschlussarbeiten im Gotthard-Basistunnel kann per Fahrplanwechsel noch nicht die volle Kapazität von 260 Trassen für den Güterverkehr und 65 Trassen für den Personenverkehr pro Tag angeboten werden kann. Die heute verfügbare Gesamtkapazität von 270 Trassen pro Tag reicht aber aus, um die aktuelle Nachfrage sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr abzudecken. Im Schnitt verkehren zurzeit täglich 140 Züge durch den Tunnel.

Kontakte:

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

Medienstelle SOB, Christopher Hug, 058 580 74 10, medienstelle@sob.ch