

## Internationaler Verkehr

### Frankreich

#### 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.

						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		8.31					
Paris-G-d-L o	11.03	13.03	17.03	21.59	23.15		
						So	
Paris-G-d-L	7.58	12.58	13.58	15.58	16.58	17.58	
Bern o				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.

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.

#### 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

Einzige 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.

	**163	*165, 565	169	363		362	160	**162	*566, 166
Zürich	8.40	*10.06	14.40	16.40			7.20	9.20	13.20
Innsbruck o	12.06	13.48	18.06	20.06		6.02	10.02	12.02	16.02
Salzburg o	13.59	15.58	19.59	21.59		7.54	11.54	13.54	18.12
Wien o	16.40	18.40	22.40			11.20	15.20	17.20	*22.24

\* IR 165/166, ÖEC 565/566, Umsteigen in Feldkirch

\*\* bis 12.6.2010 als EC « Transalpin »

*Angesichts der heute häufigen Verspätungen der Züge aus Österreich bleibt zu hoffen, dass die raschen Trassen tatsächlich eingehalten werden können. Mit der Beschränkung des „Transalpin“ auf Zürich werden immerhin die Reisenden zwischen Zürich und Basel von Folgewirkungen verschont, obwohl der Abbau von direkten Verbindungen immer zu bedauern ist. Wichtig ist auch, dass die geplanten 2. Einheiten immer gestellt werden können und in beiden Einheiten der volle Service geboten wird. Beides soll im ersten Betriebsjahr auf der Relation München–Budapest längst nicht immer der Fall gewesen sein. Die Premium-Class wurde bisher nur schwach nachgefragt. Es ist gut möglich, dass dieses Angebot bei den Schweizer Kunden dank der höheren Kaufkraft besser akzeptiert wird – aber nur bei einem tadellosen Service.*

Das Angebot soll auf den Fahrplan 2011 zu einem 2-Stunden-Takt ausgebaut werden. Eine Verlängerung der Schweizer Züge bis Budapest ist aktuell nicht vorgesehen.

Der Verkehr Richtung Steiermark und Kärnten wird bei etwa gleichen Reisezeiten, aber längerem Weg über Salzburg geleitet (Übergangszeit etwa eine Viertelstunde). Nach Graz besteht nur mit dem Zugpaar 163/162 eine Verbindung aus der Schweiz mit einmaligem Umsteigen, nach Klagenfurt auch mit dem Zugpaar 169/160.

#### Nachtverkehr

Der EN 465 „Zürichsee“ verlässt Zürich HB um 20.40 eine Stunde früher und erreicht Graz auf einer etwas entspannten Trasse um 7.00. Der EN 464 in der Gegenrichtung verkehrt in Österreich rund 50 Minuten später, in der Schweiz 1 Stunde später. Der Grenzaufenthalt in Buchs SG wird um 10 Minuten Pufferzeit verlängert. Der SBB-Bpm EC rollt neu nach Beograd anstelle des ZS-Bpm, nach Zagreb stellt wieder die HZ einen Bpm.

Der EN 467 „Wiener Walzer“ Wien–Budapest erhält erstmals einen durchgehenden MAV-WL, dagegen entfällt der zweite, saisonale SBB-Bcm. Ostwärts wird der Zug bis Wien Westbahnhof um 27 Minuten beschleunigt, bis Budapest sogar um 45 Minuten. Damit sind die Reisezeiten in beiden Richtungen etwa gleich. Westwärts verkehrt der Zug durchwegs 1 Stunde später und wird zum ersten reinen Nachtzug seit langem, der zwischen 7 und 8 Uhr in Zürich HB ankommen darf. Der Anschlusszug 406/407 Salzburg–Praha verkehrt allerdings unverändert, womit sich die Reisezeit von Praha nach Zürich um eine Stunde verlängert.

#### Der ÖBB-Railjet

Der „railjet“ ist ein fixer, 8-teiliger Pendelzug der Österreichischen Bundesbahnen: 1116 (Siemens-ES 64 U2, Zweisystemlokomotive Taurus 2) - Bmpz/2 - 3 Bmpz/1 - ARbmpz - Ampz - Afmpz.

Der Afmpz ist ein Steuerwagen, in dem auch die Premium Class untergebracht ist: 4 halbgeschlossene Abteile zu 3 oder 4 Plätzen sowie 2 einzeln angeordnete Sitze. Die Abteillänge beträgt rund 2,3 m, entspricht also etwa der 1. Klasse der UIC-Z1-Wagen (u.a. „Eurofima“-Wagen). Die gegenüberliegenden Sitze sind versetzt angeordnet. Eine eigene Galley trennt die Premium Class von der 1. Klasse. Für die Premium Class mit Rundum-Service am Platz wird zum 1.-Klass-Fahrausweis ein pauschaler Zuschlag von 25 € (bzw. 40 Fr.) pro Reiseweg verlangt. Inbegriffen sind Speisen, Getränke und Lesestoff. (Eine Nutzung im Schweizer Binnenverkehr ist grundsätzlich möglich, unterliegt aber dem vollen Zuschlag.)

Der ARbmpz umfasst den „Infopoint“ des Zugchefs, das Bistro und ist behindertengerecht (Lift, WC, Platz, Servicetaste usw.).

In der 1. Klasse (First Class genannt) wird vom Bistro aus am Platz serviert. Das Bistro bietet einige wenige Sitz- und Stehplätze (für Reisende aller Klassen). Das Angebot entspricht annähernd einem Speisewagen. Das Preis-Leistungsverhältnis scheint gut. An Bord wird allerdings nicht gekocht, sondern nur aufgewärmt. In der 2. Klasse (Economy Class) zirkuliert eine Minibar.

Das Catering obliegt dem Wiener Gastro-Unternehmen Meinel am Graben. Im Zug betreut je eine Person die Galley für die Premium Class, das Bistro (inkl. Am-Platz-Service in der 1. Klasse) und die Minibar in der 2. Klasse.

Die Wagen mit einem Stahlkasten sind grundsätzlich UIC-tauglich, können aber wegen der Kupplungen und der Übergänge nur in Railjets eingesetzt werden. Eine Einheit muss nicht zwingend 8-teilig sein, doch wurden bis jetzt kommerziell nur solche eingesetzt. Der Wagenkasten der Apmz und Bpmz sind einheitlich mit 11 Fenstern je Seite. Der Fensterteiler ist auf die 2. Klasse ausgerichtet. Die Wagen sind selbstverständlich klimatisiert und druckertüchtigt. Im Abteilinneren fehlen Haltegriffe für die Reisenden, welche durch den Wagen gehen.

In allen Klassen werden Einzelsitze angeboten, die in den beiden traditionellen Klassen recht hart gepolstert sind, in der 2. Klasse stoffbezogen, in der 1. Klasse lederbezogen und mit verstellbarer Rückenlehne. In der 1. und 2. Klasse sind alle im Grossraum und zu etwa 70% in Reihenbestuhlung angeordnet, was in der 1. Klasse den unangepassten

Fensterteiler etwas mildert. Gleichzeitig geht aber wichtiger Stauraum (zwischen den Rückenlehnen bei der Vis-à-vis-Bestuhlung) für das Gepäck verloren. Als Teilersatz sind in der Mitte des Wagens ein oder zwei Gepäckgestelle montiert. Am WC-losen Wagenende wird etwas Freiraum nicht für ein weiteres kleines Gepäckgestell genutzt. Die Rückenlehnen der 2.-Klass-Sitze sind sehr hoch. In der Reihenbestuhlung stehen ein Klappstisch und ein Ablagenetz zur Verfügung.

In der 2. Klasse steht je Sitzplatz-Paar eine Steckdose nach Europa-Norm zur Verfügung, in den übrigen Klassen gehört zu jedem Sitz eine eigene Steckdose. Die zweipoligen Stecker nach Schweizer Norm passen, nicht jedoch die dreipoligen.

In den Ampz und Bmpz/1 sind 2 (geschlossene) Toiletten eingebaut (am gleichen Wagenende), in den übrigen Wagen 1. Die Abfallbehälter an den Sitzplätzen und auf den Plattformen sind für den Einsatz im Fernverkehr knapp bemessen.

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 ist als Klappschwenktritt ausgeführt. Der ARbpmz 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 Schraubenkupplung, 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 Brems scheiben 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 laufftechnisch 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](http://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 Umsteige Verbindung, aber ein Rückschritt gegenüber 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 mindestens in Zürich ein Dispo-ETR 610 bereit.

Gleichzeitig entfallen aber die beiden Umsteigeverbindungen Basel–Milano, die 3 EC-Paare 1xx (Biasca–)Bellinzona–Milano und die (zugegebenemassen 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 ist, 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.