

Der Entwurf zum Fahrplan 2019

Stand: 1.7.2018. Alle Angaben ohne Gewähr.

Zusammenfassung: Eisenbahn Amateur 7/2018

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

Inland

Schwerpunkte sind die 3. Etappe der 4. Teillergänzung der S-Bahn Zürich, die leichte Beschleunigung des Fernverkehrs ab Zürich nach Konstanz, Romanshorn und St. Gallen sowie der Kanton Thurgau, der auf allen Strecken im Regionalverkehr mindestens Mo–Fr zwei Züge pro Stunde und Richtung anbietet.

Die Tarife bleiben grundsätzlich unverändert.

100 Lausanne–Brig

Die IR 1735 Brig an 22.06 und IR 1736 Brig ab 20.57/20.58 verkehren zwischen Sion und Brig nurmehr Fr–Sa.

101 Lausanne–Bercher

Obwohl Sugnens bis zum Fahrplanwechsel zu einem automatischen Kreuzungsbahnhof ausgebaut wird, sollen gemäss Entwurf die Eilzüge zwischen Echallens und Bercher entfallen, welche aktuell in Sugnens etwas abenteuerlich kreuzen.

Ab dem 11.8.2019, wenn der Viertelstundentakt von Lausanne über Cheseaux hinaus bis Echallens verlängert wird, verbleiben anstelle der Eilzüge nur noch zwei Zusatzzugpaare, welche einige Haltestellen nicht bedienen und in Assens am Morgen auftauchen bzw. am Abend verenden. Immerhin ist dann am Morgen um 6 Uhr wenigstens eine Kreuzung in Sugnens geplant (die aber auch nicht zwingend ist).

112 Vevey–Les Pléiades

Nach der Modernisierung der Strecke gilt ab 1.7.2019 Vevey–Blonay der Halbstundentakt Mo–Sa bis 22 Uhr, in den HVZ der Viertelstundentakt. Allerdings gelten im Halbstunden- und Viertelstundentakt unterschiedliche Taktzeiten.

120 Montreux–Zweisimmen–Lenk

Sendy-Sollard wird nicht mehr bedient.

Die Regionalzüge werden wieder langsamer trassiert, mit einem längeren Halt in Gstaad (Fahrrichtung Zweisimmen) bzw. Montbovon (Fahrrichtung Montreux).

150 Genève-Aéroport–/Lancy-Pont-Rouge–Lausanne

Der Fernverkehr Genève–Lausanne wird baubedingt So/Mo–Do ab 20 Uhr reduziert, ab 22 Uhr verkehren täglich fast nur noch RE und (in Fahrrichtung Genève) IR mit der Haltepolitik der RE. Neben der ohnehin längeren Reisezeit der RE müssen die Kunden über Lausanne hinaus dort umsteigen bzw. zusätzliche Reisezeiten in Kauf

nehmen, weil die EW IV-Pendelzüge der IR langsamer trassiert werden müssen als die RABe 511.

Der am 10.6.2018 zu den HVZ eingeführte ¼-Std.-Takt Lancy-Pont-Rouge–Coppet wird Mo–Fr 6–20 Uhr angeboten. Am Sonntag bleibts beim Stundentakt, obwohl allein Versoix mehr als 13000 Einwohner hat.

212 Yverdon-les-Bains–Ste-Croix

Yverdon William Barbey wird Mo–Fr in Fahrriichtung Yverdon nur stündlich bedient (keine Abfahrten ..38).

225 La Chaux-de-Fonds–Biel

Totalsperrung 8.7.–18.8. La Chaux-de-Fonds–Sonceboz-Sombeval

240 Delémont–Delle

RE Biel–Delle mit Halt auch in Courtételle und Courfaivre, zusammen mit S3 Olten–Porrentruy genauer Halbstundentakt Delémont–Porrentruy mit halbstündlicher Kreuzung im neuen Bahnhof Bassecourt (statt bisher RE in Glovelier und S3 in Courfaivre); Verlängerung 10 RE-Paare bis Belfort-Montbéliard TGV. Grandgourt wird nurmehr zu einzelnen Stunden bedient.

250 Lasaunne–Fribourg(–Bern)

Die IC1 verkehren zwischen Lausanne und Fribourg entgegen dem Entwurf am späten Abend unverändert.

251 (Lausanne–)Palézieux–Payerne

Totalsperrung 23.5.–15.9. Palézieux–Moudon

252 Yverdon-les-Bains–Fribourg

Die S30 14599 Fribourg 23.38–Yverdon verkehrt auch So/Mo–Do/Fr, d.h. täglich.

301 Fribourg–Bern–Thun

Die RE 38xx Bulle–Bern bedient Düdingen (knapp 8000 Einwohner, Reisezeitverkürzung nach Bern etwa 8 Min., über Bern hinaus um 15 Min., über Fribourg hinaus ebenfalls 15 Min.).

Die S1 verkehrt zwischen Fribourg und Bern auch nach 21 Uhr bis Betriebsschluss halbstündlich.

305 Neuchâtel–/Payerne–Bern

Folge der Inbetriebnahme des neuen Rosshäuserntunnels:

Ferenbalm-Gurbrü wird nicht mehr bedient, Ersatz durch die neue Buslinie 551 Gümmenen–Gurbrü als Verlängerung der Linie 550 Laupen–Gümmenen (Mo–Sa stündlich, So zweistündlich, Anschluss in Gümmenen von S5 aus Bern und an S52 nach Bern).

Die S5 Neuchâtel–/Murten–Bern bedient neu Rosshäusern (zusammen mit S52 Halbstundenrhythmus), die S52 Kerzers-Bern Bern Stöckacker (zusammen mit S51 15-15-30-Min.-Rhythmus).

307 Bern–Worb

Die S7E Bern–Bolligen wird auch Mo–Fr über Mittag angeboten, so dass der 7,5-Min. Takt gilt.

320 Zweisimmen–Spiez

Dank der Inbetriebnahme des Bahnhofes Eifeld für die Kreuzung zwischen RE und Regionalzug kann nach vielen Jahren wieder ein sauberer Taktfahrplan konstruiert werden. Trotzdem werden Weissenbach und Grubenwald nicht mehr bedient, um den Regionalzügen ausreichend Wendezeit in Zweisimmen zu geben. Die bereits bestehende bahnparallele Buslinie wird leicht ausgebaut. Die Buskurse verkehren allerdings um 7, 8 und 12 Uhr gleichzeitig wie der Zug und stellen weder in Zweisimmen noch in Boltigen einen Anschluss her.

330 Spiez–Goppenstein–Brig

Die Lötschberg-Südrampe muss unter der Instandstellung des Lötschbergtunnels 2019–2020 mit Einspurbetrieb in einer Hälfte während 2 Jahren und der lausigen Verkehrsqualität auf der Simplonsüdrampe samt Kurzwende in Domodossola leiden:

- Zwischen Goppenstein und Brig nur noch 2 Halte bei den RE bis/ab Domo, nur noch 3 Halte bei den RE bis/ab Brig, also Halt in Hohtenn nur zweistündlich und keine Halte mehr in Lalden.
- Bei den RE ab Brig Richtung Spiez kein Anschluss vom IR 18xx aus Lausanne.
- Zweistündige Lücken am Vormittag in Eggerberg talwärts, in Hohtenn vierstündige Lücke Mo–Fr am Abend in beiden Richtungen, kein Halt Mo–Fr am Morgen bergwärts

410 Biel–Olten

IC5 Biel–Olten–Zürich Mo–Do am späten Abend reduziert;

In Bahnhof wird der Bahnzugang behindertengerecht modernisiert: Der Radius des Gleisbogens im Perronbereich wird vergrössert und die Überhöhung der Fahrbahn von 120 mm auf 57 mm reduziert: So kann der Mittelperron von 25 cm auf 55 cm erhöht werden und bei Rollmaterial mit Schiebritt ein stufenloser Bahnzugang gewährleistet werden. Ausserdem wird der Perron um 30 m auf 420 m verlängert. Während der Intensivbauphase 1.4.–25.10.2019 steht dem Personenverkehr nur der kurze Hausperron am Gleis 1 zur Verfügung, so dass der Fernverkehr via Wanzwil fahren muss. Als Teilersatz verkehren in den HVZ RE Olten–Oensingen. Der Regionalverkehr bleibt unverändert.

411 Oensingen–Balsthal

Um die Anschlüsse an die Regionalzüge Solothurn–Olten während der Intensivbauphase 1.4.–25.10.2019 in Oensingen zu verbessern, verkehren zusätzliche Buskurse.

450 Bern–Olten

Die Verdichtungszüge Mo–Fr am Morgen, Mittag und Abend Langenthal ab ..21/an ..36 verkehren als S23 nurmehr bis Olten (ohne unmittelbaren Anschluss Richtung Aarau und nicht mehr als S29 durchgehend nach Aarau–Turgi-

500 Basel–Olten

Die IR37 Basel–Aarau–Zürich erhalten aufgrund der Verspätungsanfälligkeit in dieser Fahrrichtung bei früherer Abfahrt in Basel SBB 4 Min. zusätzliche Halte- und Fahrzeit.

503 Sissach–Läufelfingen–Olten

Die S9 Sissach–Läufelfingen–Olten wird wegen der Gleisbelegung in Olten 1.3.–25.10.2019 durch die RE Olten–Oensingen (siehe 410) um rund eine halbe Stunde verschoben. Die Züge halten währenddessen nicht in Sommerau, bieten in Olten eher bessere Anschlüsse.

514 Lenzburg–Zofingen

Die S28 wird vollständig mit Domino betrieben, die GTW Seetal RABe 520 verschwinden von dieser Linie.

600 Luzern–/Zürich–Gotthard–Chiasso

Die SBB verhandelt mit dem BAV, die vormittäglichen IC 663 und 665 Basel SBB (Sa–So 7.04, Fr–Mo 8.04)–Locarno täglich zu führen und im Gegenzug zwei IC-Paare Zürich–Lugano Mo–Fr aufzugeben, damit die Zahl der Güterzugstrassen unverändert bleibt.

Falls das Bundesgericht die Einsprachen gegen den Ausbau über 1,7 km auf Doppelspur nördlich von Walchwil bis Anfang 2019 ablehnt, wird die Strecke Zug Oberwil–Arth-Goldau ab 11.6.2019 (bis Ende Fahrplan 2020) gesperrt, auch für zahlreiche Instandhaltungsarbeiten. Der Fernverkehr Zürich– Arth-Goldau wird über Rotkreuz umgeleitet. Im Gegensatz zur früheren Planungen bleibt die Trassierung zwischen Zürich und Zug unverändert, und die Trassen ab Arth-Goldau südwärts um 10–15 Min. angepasst. Milano an ..50 statt ..35 / ab ..10 statt ..25. Die gegenseitigen Anschlüsse zwischen den Zügen von Basel–Luzern bzw. Zürich werden südwärts in Arth-Goldau hergestellt, nordwärts in Rotkreuz. Die Züge von Basel–Luzern halten längere Zeit in Arth-Goldau bzw. Rotkreuz. Der «Weekender» Zürich–Bellinzona entfällt ersatzlos. Die S2 verkehrt Baar Lindenpark–Zug Oberwil und Rotkreuz–Brunnen oder –Flüelen (mit Anschluss in Rotkreuz von den IR75 aus Konstanz–Zürich).

650 Olten–Zürich

Die IR17 Bern–Burgdorf–Olten–Zürich HB halten in Zürich Altstetten und verlieren deswegen in Zürich HB den Anschluss mehr an die RE nach Chur. Die Spinne zur halben Stunde in Olten ist damit vollständig vom Fernverkehr ab Zürich abgehängt.

Die S26 Aarau–Rotkreuz verkehrt ab Olten mit Halt an allen Bahnhöfen bis Aarau, fährt aber in Rapperswil durch. Aus Richtung Olten besteht in Aarau kein Anschluss Richtung Zürich oder Baden. Die Verbindung Rapperswil–Lenzburg besteht nurmehr stündlich mit der S23. Die RE Olten–Wettingen bedienen Dulliken nicht mehr.

Die S23 hält weiterhin nicht in Dulliken.

Die S29 verkehrt Mo–Fr am Morgen, Mittag und Abend nicht mehr ab (Langenthal–) Olten, dagegen Aarau–Wildeggen–Turgi täglich im 20-40-Min.-Rhythmus bis 22 Uhr. Für Wildeggen ergibt sich zusammen mit dem RE eine 10-10-40-Min-Rhythmus. Die RE halten allerdings während den HVZ weiterhin nicht in Wildeggen.

Die stündliche S3 Aarau–Zürich–Wetzikon wird zur S11 Aarau–Zürich–Winterthur–Seuzach bei unveränderten Verkehrszeiten zwischen Aarau und Zürich HB. Fahrzeit Aarau–Winterthur 64 Min., mit IC5 und IC8 mit Umsteigen in Zürich HB 57 Min., die wenigen direkten IR37 (EC) benötigen ebenfalls 64 Min. Zur anderen halben Stunde wird die S3 zur S11 Dietikon–Sennhof-Kyburg(–Wila), in den HVZ ab Aarau. Die S11 wird mit RABe 511 geführt, ebenso die meisten RE 48xx Aarau–Zürich (einige RE bis 8. Juni 2019 mit DPZ oder HVZ-Pendelzug).

Die Halte der HVZ-S11 in Othmarsingen sowie der S42 in Mägenwil und Mellingen-Heitersberg können erst 2024 nach Ende der Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau Olten–Aarau und die Schleife Bruneck (Birr–Mägenwil) eingeführt werden.

660 Zürich–Luzern

Die IR70 Zürich–Luzern zur vollen Stunde mit Halt in Thalwil und Zug verkehren nicht mehr ab Zürich Flughafen mit Halt in Oerlikon. Die IR zur halben Stunde mit Halt auch in Baar und Rotkreuz werden als IR75 ab Konstanz durchgebunden. Diese Züge bieten in Luzern allerdings keine Anschlüsse Richtung Entlebuch, Brünig und Engelberg.

701 Baden–Zurzach-/Waldshut

Die S19 19925 verkehrt Mo–Fr ab Koblenz 6.32 statt Dietikon und anstelle der S 18025 Koblenz–Wettingen.

730 Zürich–Meilen_Rapperswil

Nach der Inbetriebnahme des Wendegleises in Herrliberg-Feldmeilen wird auf den 11.6.2019 die S20 Stäfa–Zürich Hardbrücke eingeführt. Sie bedient Männedorf, Meilen, Küsnacht ZH, Zürich Stadelhofen, Zürich HB und verkehrt nur in Lastrichtung während den HVZ, etwa um eine Viertelstunde zur S7 versetzt:

Stäfa ab 6.38, 7.08, 7.38, 8.08/an 17.22, 17.52, 18.22

Zwischen Stadelhofen und Zürich HB verkehrt die S20 in der 3-Min.-Lücke zwischen S9 und S5 und überholt in Zürich HB die S9. In Fahrrichtung Zürich HB kann sie in Stadelhofen auf Gleis 2 einfahren, wenn die S5 aus Richtung Stettbach auf Gleis 1 eingefahren ist.

Eingesetzt werden HVZ-Pendelzüge.

750 Zürich–Winterthur

Die Fernverkehrszüge nach Romanshorn/Konstanz bzw. St. Gallen fahren nach 17 ½ Jahren wieder symmetrisch. Seit Juni 2001 führen die Thurgauer Fernverkehrszüge in beiden Fahrrichtungen vor den St. Galler Zügen.

Die IR70 entfallen Zürich HB–Zürich Flughafen (siehe auch 660). Die IR13 und IC5 Richtung St. Gallen halten in Zürich Oerlikon, mit Anschluss von der S14 aus Hinwil sowie der HVZ-S21 von Regensdorf-Watt.

Die schnelle S12 wird bis etwa 22 Uhr durch die S11 ergänzt, so dass Zürich–Winterthur ein 13-17-Min.-Rhythmus entsteht: S11 (Aarau–)Dietikon–Zürich–Winterthur–Seuzach/–Sennhof-Kyburg(–Wila) übernimmt den West-Ast der S3 sowie die Ost-Äste der S12. Die S12 aus Brugg ab Winterthur fährt abwechslungsweise nach Schaffhausen (anstelle der S33) und Mo–Fr nach Wil (anstelle der S35).

Der Anschluss S19 Dietikon–Wallisellen–Effretikon an die S24 Zug–Winterthur–Thayngen und neu –Weinfeldern wird durch Änderungen im Minutenbereich auch in Fahrrichtung Winterthur gebrochen.

754 Winterthur–Bauma–Rüti ZH

Die S26 verkehrt Winterthur–Bauma im genauen Halbstundentakt. Bauma–Rüti ZH kann der Halbstundentakt noch nicht eingeführt werden, weil der dafür notwendige Kreuzungsbahnhof Tann-Dürnten wegen Einsparungen noch nicht gebaut werden kann.

Die S11 (Aarau–)Dietikon–Sennhof-Kyburg verkehrt stündlich. Sie wird Mo–Fr 9 x bis Wila verlängert (6.30–9.30 und 15.30–19.30). Die S11 bietet in Winterthur den bei der S26 wegfallenden Anschluss an die S8 Richtung Wallisellen (und weitere S-Bahn-Linien).

760 Schaffhausen–Zürich

Die IC Zürich–Stuttgart können durch spätere Abfahrt in Zürich HB (ab ..37) leicht beschleunigt werden, da die IR75 nach Konstanz nun 2 Min. früher fahren. Damit erhalten sie den Anschluss von den IC5 aus Lausanne.

Die auf Zürich Hardbrücke–Effretikon–Wetzikon beschränkte S3 wird in den HVZ stündlich bis Bülach verlängert, anstelle der bisherigen S11 bzw. Zusatz-S. Wegen eines Konflikts mit einer Güterzugstrasse hat das BAV in der anderen halben Stunde die Verlängerung der S3 untersagt.

761 Waldshut–Koblenz–Winterthur

Die S41 Waldshut–Winterthur wird in Bülach gebrochen: Waldshut–Bülach wird als S35 mit GTW Seetal RABDe 520 betrieben.

762 Schaffhausen–Winterthur

Die bisherige S33 Schaffhausen–Winterthur geht von THURBO zurück zur SBB: Die Züge mit Kreuzung in Marthalen verkehren als S12 Brugg–Schaffhausen (mit Rollmaterial-Übergang in Schaffhausen zur verbleibenden S33 Schaffhausen–Winterthur–Schaffhausen, wie bisher im 24-36-Min.-Rhythmus. Die Züge werden mit 1–2 DPZ (statt mit GTW) geführt, bieten also wesentlich mehr Kapazität.

Die bisherigen S11 Schaffhausen–Zürich verschwinden, es bleibt noch ein langsames Zusatz-Zugpaar Schaffhausen–Winterthur.

S12 und S33 halten durchgehend in Schloss Laufen am Rheinfl. am Rheinfall.

820 Schaffhausen–Kreuzlingen–Romanshorn

Die S8 Schaffhausen–Kreuzlingen–Romanshorn–St. Gallen wird um $\frac{1}{4}$ Stunde verschoben. Der Halt in Kreuzlingen wird leicht verkürzt und die Kreuzung von Diessenhofen in den neuen Kreuzungsbahnhof St. Katharinental West verlegt. In Schaffhausen, Kreuzlingen und Romanshorn entstehen schlanke Anschlüsse zum Fernverkehr, in Schaffhausen auch stündlich mit der S12 nach Winterthur–Brugg. Die Übergangszeit in Stein am Rhein von der S29 aus Winterthur Richtung Kreuzlingen steigt allerdings auf 20 Min.

Die RE Konstanz–St. Gallen verkehren in neuer Lage stündlich bis 20 Uhr, nicht mehr ab Kreuzlingen, jedoch bis Herisau. Anschluss in Konstanz von der S7 aus Weinfelden–Kreuzlingen in 4–5 Min., ev. nicht sonntags, jedoch kein Anschluss von den RE aus Offenburg.

821 Winterthur–Stein am Rhein

Die S29 Winterthur–Stein am Rhein wird bis 21 Uhr täglich halbstündlich angeboten. Die Gesamtreisezeit steigt in Fahrrichtung Winterthur um 3 Min. Die bisherigen Zusatzzüge in den HVZ entfallen.

Die Übergangszeit in Stein am Rhein von der S29 aus Richtung Winterthur an die S8 Richtung Romanshorn steigt auf etwa 20 Min. Der Tangentialanschluss in Etwilen wird um wenige Min. verpasst. Die S29 in Fahrrichtung Stein am Rhein wird in der Regel vor dem Einfahrsignal warten müssen, bis die S8 Richtung Schaffhausen den Bahnhof verlassen hat.

830 Konstanz–Weinfelden

Die IR75 Luzern–Konstanz (siehe 840) kreuzen sich fliegend im langen Bahnhof Kehlhof, mit der S12 in modernisierten Bahnhof Lengwil. Die zeitraubende Kreuzung mit 40 km/h in Siegershausen verschwindet, die Fahrzeit Kreuzlingen–Weinfelden sinkt um 2–3 Min. Da die IR75 in Kreuzlingen aber in die „Spinnen“ um ..15 und ..45 integriert sind, halten sie dort 3–4 Min., so dass der Zeitgewinn nach Konstanz klein ist. In Konstanz besteht Anschluss aus Richtung Engen, aber nicht in der Gegenrichtung.

Die S14 Weinfelden–Konstanz verkehrt Mo–Sa bis 20 Uhr halbstündlich, sonst stündlich. Sie bietet keine Anschlüsse in Kreuzlingen, hingegen Mo–Sa in Konstanz an den RE nach St. Gallen–Herisau.

Da die S14 aufgrund der längeren Übergangszeiten vom IC8 in Weinfelden und der Beschleunigung des IR75 eine fast 20 Min. längere Reisezeit zwischen Zürich–Frauenfeld und Kreuzlingen bietet, geht der bisherige Halbstundenrhythmus mit lediglich 7 Min. Reisezeitunterschied verloren. Die Verbindungen zwischen dem Thurtal und dem Bodenseeufer via Kreuzlingen werden zwar etwa 10 Min. schneller, bestehen aber nur noch stündlich statt bisher halbstündlich.

Von der Seelinie nach Konstanz besteht ebenfalls nur noch einmal stündlich eine schlanke Verbindung. Da der IR75 und der RE Konstanz–St. Gallen in Konstanz minutengleich verkehren, ergänzen sie sich nicht.

840 (Zürich–)Winterthur–Romanshorn

Die IR75 Zürich–Konstanz wird mit der IR70 Luzern–Zürich zur halben Stunde verknüpft (siehe auch 660).

IC8 Brig–Romanshorn und IR75 Zürich–Konstanz fahren 2 Min. früher ab Zürich HB (ab ..05, ..35/an ..25, ..55). Sie verlieren die Anschlüsse von Basel bzw. Lausanne–Biel–Olten. Sie werden bis Romanshorn um 4 Min., bis Kreuzlingen um 6 Min. beschleunigt. Sie stellen dort schlanke Anschlüsse an den um eine Viertelstunde verschobenen Regionalverkehr her (ausser in Romanshorn Richtung St. Gallen). Die Übergangszeiten zur FW in Frauenfeld sowie zum Regionalverkehr in Weinfelden werden länger.

Die S7 Weinfelden–Romanshorn–Rorschach im Anschluss an die IR75 fährt Weinfelden–Amriswil ohne Halt und sichert so den schnellen Halbstundentakt auf der Relation Zürich–Romanshorn, mit denselben Anschlüssen wie die IC8. Den Regionalverkehr übernimmt die S10 Wil–Weinfelden, welche sofort nach Romanshorn weiterfährt, dort aber keine unmittelbaren Anschlüsse bietet. Sie verkehrt Mo–Fr bis 20 Uhr halbstündlich, sonst stündlich mit Anschluss in Weinfelden von den IC8.

Weil der IC8 früher verkehrt, muss anstelle der S8 von Pfäffikon SZ–Wallisellen zur halben Stunde in Frauenfeld die S24 von Zug–Zürich Flughafen zur vollen Stunde in Frauenfeld täglich bis Weinfelden verlängert, im Gegensatz zur S8 auch am Sonntag (also täglich). Die Verbindung zu den Arbeitsplätzen in Dietlikon und Wallisellen geht ersatzlos verloren. In der anderen halben Stunde verkehrt nun die S30.

Die S30 8024 Weinfelden–Winterthur 6.46 wird Mo–Fr mit einem RABe 511 geführt, der in Winterthur an die S12 19224 Wil–Brugg gekuppelt wird.

841 Frauenfeld–Wil

Die Haltestelle Murkart wird nicht mehr bedient, damit die Anschlüsse in Frauenfeld mit dem Fernverkehr Richtung Weinfelden sichergestellt werden kann.

845 Romanshorn–Rorschach

Die S7 (Weinfelden–)Romanshorn–Rorschach wird um 15 Min. verschoben, in Weinfelden bzw. Romanshorn besteht schlanker Anschluss mit dem Fernverkehr Richtung Zürich, in Rorschach an die IR13 nach Chur: Die Reise Zürich–Winterthur nach Rorschach und weiter mit Umsteigen in Weinfelden via Romanshorn dauert also höchstens 2 Min. länger als mit dem direkten IR via St. Gallen.

Richtung St. Gallen bietet die S7 weder in Romanshorn noch in Rorschach vernünftige Anschlüsse.

850 (Zürich–)Winterthur–St. Gallen

Aus den bisherigen IR37 (Basel–)Zürich–St. Gallen und RE Wil–Chur entsteht die IR13 Zürich–St. Gallen–Chur (mit RABe 511, später RABe 502),. Die IR13 und IC5 bilden zwischen Zürich und St. Gallen den langsamen Halbstundentakt, mit Halt mit

Halt in Oerlikon, Flughafen, Winterthur, Wil, Uzwil, Flawil und Gossau. Die Reisezeit wird um 4 bzw. 3 Min. länger. Die IC5 sind nicht mehr bogenschnell (Zugreihe N) trassiert

Der Stundentakt der IC1 (Genève-Aéroport)–Zürich–St. Gallen mit Halt nur in Flughafen und Winterthur wird mit IR37 (Basel–)Zürich–St. Gallen in den HVZ zu einem Halbstundentakt verdichtet. In dieser Trasse werden auch die EC Zürich–München integriert, so dass der Halbstundentakt 3 Mal am Tag täglich besteht. Die Züge verlassen Zürich HB (Halle) ..02 und kommen ..58 an, so dass nur wenige Fernverkehrsanschlüsse bestehen, u.a. nicht Richtung Bern und Biel.

- Zürich HB ab 7.02 (EC), 8.02, 13.02 (EC), 16.02, 17.02, 18.02 (EC, ohne Aussteigen in St. Gallen?), 19.02
- Zürich HB an 6.58, 7.58, 8.58, 11.58 (EC), 16.58 (EC), 17.58, 22.58 (EC)

Die S12 von Brugg AG verkehrt Mo–Fr anstelle einer S35 stündlich nach Wil. Im Gegensatz zur S33 Winterthur–Schaffhausen ist die S35 Winterthur–Wil nicht mit der S12 verknüpft und wird unverändert durch THURBO betrieben. Beide Linien haben in Wil eine Wendezeit von 36 Min. Die HVZ-S11 Wil–Zürich Hardbrücke entfällt,

Die S1 Wil–St. Gallen (ohne Halt in Bruggen und weiter als S8 nach Schaffhausen) verkehrt täglich halbstündlich und bildet zusammen mit den IC5 und IR13 einen 10–20-Min.-Rhythmus (in der Gegenrichtung einen 7-23-Min.-Rhythmus). Aus Richtung Weinfelden (S10) und Wattwil (S9) bestehen in Wil keine Anschlüsse Richtung St. Gallen.

Nach Winkeln und Bruggen bestehen keine vernünftigen Verbindungen aus Richtung Zürich–Winterthur.

852 Weinfelden–St. Gallen

Die S5 Weinfelden–St. Gallen verkehrt im genauen Halbstundentakt mit Kreuzungen in Kradolf und Hauptwil. Zwischen Bischofszell und St. Gallen bestellt sie der Kanton St. Gallen allerdings bloss Mo–Fr 6–8 und 13–19 Uhr halbstündlich. Die S5 zur vollen Stunde geht in St. Gallen auf die S3 nach St. Margrethen über.

Die Übergangszeiten in Weinfelden mit dem Fernverkehr Richtung Zürich werden leicht länger. Für Bürglen und Sulgen bietet die S10 die schlankeren Anschlüsse. In Gossau besteht halbstündlich Anschluss an den Fernverkehr Richtung Zürich.

854 Gossau–Wasserauen

Wie bisher besteht täglich eine schlanke Verbindung von St. Gallen via Herisau Richtung Urnäsch–Wasserauen. In der anderen halben Stunde gilt dies Mo–Fr mit der S81 nun bis 20 Uhr (statt bisher nur in den HVZ).

855 Trogen–Appenzell

Die S21 ist die Durchmesserlinie Trogen–Appenzell, täglich im Halbstundentakt. Die Verdichtung zum Viertelstundentakt Mo–Fr am Morgen, Mittag und Abend ist vorerst unverändert auf Trogen–St. Gallen beschränkt, erst wenn am 18.2.2019 alle Tango abgeliefert sind, wird er auf St. Gallen–Teufen ausgedehnt.

Der Taktfahrplan weicht um 4–10 Min. von der üblichen 00-30-Symmetrie ab, so dass asymmetrische Anschlüsse entstehen. Von Trogen besteht in St. Gallen Anschluss auf die schnellen Züge Richtung Zürich, die Züge nach Trogen und

von/nach Gais vermitteln den Anschluss mit den langsamen Zügen Richtung Zürich. Die Verbindung Trogen–Zürich besteht nur stündlich, wenn das 4. Zugpaar St. Gallen–Zürich nicht verkehrt. In Appenzell bestehen keine Anschlüsse.

Zwischen St. Gallen und Appenzell sinkt die Fahrzeit um einige Minuten. In den Tagesrandlagen werden keine Busse mehr eingesetzt.

In Lastrichtung verkehren 2 Eilzüge Appenzell–St. Gallen (der eine ebenfalls erst ab 18.2.2019), welche dann den Viertelstundenzuge Teufen–St. Gallen verhindern und bei den Zügen der Gegenrichtung zu Taktabweichungen führen.

857 Rorschach–Heiden

Die S25 Rorschach–Heiden wird um eine halbe Stunde (vor)verschoben (Rorschach Mo–Fr 6 Uhr, täglich 7–21 Uhr), um in Heiden die Busanschlüsse zu verbessern. Die Taktabweichungen am Morgen verschwinden. In Rorschach bestehen schlanke Anschlüsse mit der S7 Richtung Romanshorn–Weinfelden, mit rund 12 Min. Übergangszeit an die S4 Richtung St. Gallen.

870 Romanshorn–Rapperswil

Die S8 (Schaffhausen–)Romanshorn–St. Gallen wird um etwa 15 Min. verschoben und ist in St. Gallen mit der S1 nach Wil verknüpft. Der Ast St. Gallen–Nesslau wird von der S2 aus Altstätten SG übernommen. Die S8 bietet in Romanshorn keine Anschlüsse und in St. Gallen keine Anschlüsse an den Fernverkehr.

Der RE Konstanz–St. Gallen verkehrt stündlich bis 20 Uhr und weiter nach Herisau, mit Anschluss nach Wasserauen, weshalb der RE St. Gallen–Herisau 6–24 Uhr angeboten wird.

Die S81 verkehrt noch St. Gallen–Herisau Mo–Fr stündlich bis 20.30. In der anderen halben Stunde verkehrt der RE Konstanz–Herisau (ohne Halt in Haggen).

Die Haltestelle Gübsensee wird nicht mehr bedient

Zwischen St. Gallen und Wittenbach verdichtet die S82 das Angebot der S8 in den HVZ zum Viertelstundentakt, knapp ohne Anschluss zu den Ohne-Halt-Zügen Richtung Winterthur

Internationaler Verkehr

Die EC Zürich–München in den Fahrplanjahren 2019 und 2020 werden wegen Bauarbeiten in Deutschland (knoten Lindau, Modernisierung Lindau–Memmingen–Geltendorf) von 4 auf 3 Zugpaare reduziert. Das EC-Paar 193/192 (Zürich HB ab 9 Uhr/an 21 Uhr) entfällt. Die Zahl der IC-Buskurse wird erhöht. Wochenweise können keine EC durchgehend fahren.

Sie fahren alle via Kempten (Allgäu) statt Memmingen, was die Fahrzeit etwa um 14 Min. verlängert. Da sie in Zürich 7 Min. früher abfahren bzw. 7 Min. später ankommen, verlängert sich die Gesamtreisezeit um mehr als 20 Min., für Reisende aus Richtung Bern und Biel wegen des Anschlussbruchs in Zürich HB um eine zusätzliche halbe Stunde.

Die etwa 13 Min. Aufenthalt in St. Margrethen erhöhen die Pünktlichkeit dieser Züge. Ab Fahrplan 2021 sollen 6 Zugpaare mit rund 3,5 Std. Reisezeit verkehren, geführt mit RABe 520 Astoro.

Die ÖBB unterscheidet bei den Raijet künftig zwischen schnellen RJX (u.a. Zürich–Wien) und den langsameren RJ (u.a. Salzburg–Wien).

Das RJX-Paar 167/160 (Zürich ab 12.40/an 15.20) wird bis Bratislava hl st (an 21.51/ab 6.10) verlängert, womit erstmals ein direktes Zugpaar zwischen der Schweiz und der Slowakei verkehrt.

Das Thello-Nachtzugpaar Paris–Venezia verkehrt voraussichtlich via Mont-Cenis und bloss noch in der Nacht So/Mo via Mont-d'Or–Simplon, weil die Mont-Cenis-Strecke in dieser Nacht zur Wartung gesperrt ist.