

## Der Fahrplan 2018

Stand: 5.12.2017, noch nicht vollständig bearbeitet. Alle Angaben ohne Gewähr.

Zusammenfassung: Eisenbahn Amateur 12/2017

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

Der Fahrplan 2014 ist gültig vom 10. Dezember 2017 bis 8. Dezember 2018. Im Online-Fahrplan wurden die Daten Mitte Oktober aufgeschaltet. Die pdf-Dateien des Kursbuches können seit dem 10. November unter [www.fahrplanfelder.ch](http://www.fahrplanfelder.ch) heruntergeladen werden. Dort werden auch unterjährig aktualisierte Kursbuchfelder bereitgestellt (Berichtigungen, Ergänzungen u.a.).

Das Bahnkursbuch wird von einer privaten Arbeitsgemeinschaft herausgegeben. Es kann unter [verkehrsclub.ch/kursbuch](http://verkehrsclub.ch/kursbuch) oder der Telefonnr. 031 328 58 58 bestellt werden (24.90 Fr. inkl. Porto) oder an 30 grösseren SBB-Bahnhöfen seit 25. November 2017 gekauft werden (19.00 Fr.).

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.

## Tarif

Allgemeine Tarifmassnahmen wurden keine beschlossen.

Aufgrund der in der Volksabstimmung vom 24. September 2017 abgelehnten Rentenreform sinkt der ordentliche Mehrwertsteuersatz auf den 1.1.2018 von 8,0% auf 7,7%. Die öV-Branche hat ursprünglich entschieden, die Tarif unverändert zulassen, um die Teuerung 2017 zu kompensieren und weil die Tarifmassnahme Dezember 2016 die zusätzlichen Kosten der Trassenpreiserhöhung ab 2017 nicht vollständig zu decken vermag. Dieser Entscheid wurde allerdings nicht aktiv kommuniziert.

Nach Gesprächen mit dem Preisüberwacher hat die öV-Branche am 2. Dezember 2017 bekannt gegeben, dass sie auf den zusätzlichen Ertrag im Umfang von rund 10 Mio. Fr. verzichtet. Welche Tarife reduziert werden, hat sie noch nicht entschieden.

### Tarifverbunde

Der Tarifverbund A-Welle (östlicher Teil des Kantons Solothurn, Kanton Aargau) hebt den Tarif um 2,2% an. Diese wirkt sich auf den Korridor A-Welle–ZVV des Tarifverbundes Z-Pass mit 0,2%–0,6% aus. Im Korridor Ostwind–ZVV des Z-Pass werden die Preise der Billette angehoben.

Die 9-Uhr-Tageskarte und die Multitageskarte (mit Rabatt) des direkten Verkehrs werden aufgehoben bzw. durch die digital erhältliche Spartageskarte (EA 8/17, S. 353) ersetzt. Die BLS nimmt ihre eigene Tageskarte nach knapp 4 Jahre aus dem Sortiment.

Der Schaffhauser Tarifverbund Flextax wird in den Ostschweizer Tarifverbund Ostwind integriert. Die Flextax-Zonen werden 1:1 in den Ostwind-Tarif aufgenommen. Die Ostwind-Überlappungszonen 250, 251 und 952 für den Raum

Schlatt–Eschenz entfallen. Die Ostwind-Tarife sind leicht höher als die Flextax-Tarife, mit Ausnahme des Tarifs für 1 Zone. Für 1 Zone gab Flextax keine Abos aus, hingegen entfällt der im Flextax angebotene Senioren-Tarif. Im kleinen Flextax galten Einzelfahrausweise ab 5 Zonen und Abos ab 4 Zonen für alle Zonen, im grossem Ostwind gilt dies erst ab 13 Zonen. Innerhalb des bisherigen Flextax betrifft diese Änderung aber nur wenige Verbindungen, z.B. Schleithem–Stein am Rhein. Vor dem Wechsel gekaufte Flextaxfahrausweise bleiben bis zum Ablauf der Gültigkeit gültig.

Die Abonnemente der folgenden Tarifverbunde werden über neu auf den Swisspass ausgegeben: A-Welle, Frimobil, Libero, Passepartout, Schwyz, Z-Pass.

### Diverse Tarife

Die Luftseilbahn Kräbel–Rigi Scheidegg (LKRS) tritt dem Generalabo-Bereich bei.

Die Zermatt Bergbahnen AG (ZBAG) tritt aus dem direkten Verkehr aus (Seilbahnen Sunnegga – Rothorn, Zermatt – Klein Matterhorn, Zermatt – Schwarzsee, Zermatt – Sunnegga).

Das Modul-Abo löst das Inter-Abo vollständig und definitiv ab.

Im direkten Verkehr (DV) wird die folgende Regel aufgehoben: „Wird die Fahrt mit einem Zug angetreten, der laut Fahrplan vor 5 Uhr des dem letzten Geltungstag folgenden Tages abfährt, so gilt der vorgewiesene Fahrausweis zur direkten und ununterbrochenen Fortsetzung der Fahrt im betreffenden Zug oder im betreffenden durchlaufenden Wagen.“

Der SwissPass ohne öV-Leistung wird neu gratis abgegeben – bisher kostete er 10 Fr.

Der Kanton Graubünden verzichtet bei allen Angeboten auf den Nachzuschlag. Die Nachtschwärmer sollen den öV statt den MIV nutzen, die erwartete höhere Nachfrage sollen die Mindererträge aus dem Wegfall kompensieren.

Die Gornergratbahn (GGB) führt einen saisonal schwankenden Tarif ein: Die Retourfahrt Zermatt–Gornergrat zum vollen Tarif kostete bisher ganzjährig 94 Fr., neu gelten die Preise: Nov–April 76 Fr., Mai–Juni und Sept–Okt 98 Fr., Juli–Aug 114 Fr.

## Zuggattungen und Liniennummern im Fernverkehr

### *Zuggattungen/Produkte*

Die SBB wollen bis 2022 die Anzahl Zuggattungen im Binnenverkehr auf 3 verringern.

Der Regionalverkehr wird nur noch als S-Bahn (S) vermarktet; allfällige unterschiedliche Haltepolitiken werden wie bereits bei der S-Bahn Zürich über die Liniennummer kommuniziert.

Der Fernverkehr konzentriert sich auf die Produkte Intercity (IC) und Interregio (IR). IC sind schnelle Verbindungen zwischen den grossen Zentren. Im Gegensatz zu den IR werden die IC immer vom Zugpersonal begleitet und bieten eine Verpflegungsmöglichkeit, Ruhe-, Business- und Familienzonen sowie reservierbare Sitzplätze.

Die Zuggattung ICN wird bereits auf den Fahrplan 2018 abgeschafft und in die IC integriert. In den elektronischen Fahrplanmedien wird der Einsatz von Neigezügen (RABDe 500, ETR 610/RABe 503) mit TT (tilting train, englisch Neigezug) zugenau

vermerkt, im Kursbuch ist er teilweise anhand der Einschränkungen beim Veloselbstverlad erkennbar.

Die RegioExpress (RE) des Fernverkehrs werden in den nächsten Jahren zu IR aufgewertet (z.B. 2+1-Bestuhlung in der 1. Klasse und Steckdosen am Sitzplatz auch in der 2. Klasse, Zugbegleitung nach Bedarf).

Grenzüberschreitende Fernverkehrszüge mit EC-Wagen, ETR 610/RABe 503 und künftig auch RABe 501 Giruno bezeichnen die SBB weiterhin als Eurocity (EC). Auch die internationalen Zuggattungen TGV, ICE, Railjet (RJ), Nightjet (NJ) und Euronight (EN) der Partnerbahnen werden unverändert genutzt.

Die Zuggattungen Regionalzug und RegioExpress (RE) werden also bei den SBB in den nächsten Jahren verschwinden.

Die RhB bezeichnet im Rahmen der Einführung der neuen Rollmaterialgenerationen ihre RE in IR um. Seit August 2017 werden die Albula-Schnellzüge Chur–St. Moritz dank des Einsatzes der Alvra-Kompositionen als IR bezeichnet.

Die bisher zuggattungslosen Schnellzüge der MOB werden nun der Zuggattung IR zugeordnet, „Panoramic“ oder „Belle Epoque“ erscheinen bloss als Zugname, im Gegensatz zu den Konkurrenzprodukten Glacier-Express (GEX), Bernina-Express (BEX) und Voralpen-Express (VAE).

### *Liniennummern im Fernverkehr*

IC- und IR-Linien werden auf den Fahrplan 2018 nummiert, ähnlich wie die S-Bahn-Linien. Die Reisenden sollen sich besser orientieren können.

Die SBB versuchen einigermaßen systematisch und mnemotechnisch geschickt zu nummerieren:

Die Nummern der IC sind grundsätzlich einstellig und richten sich ungefähr nach den Autobahnummern, d.h. die IC 7xx Genève-Aéroport–St. Gallen werden zur Linie IC 1. Bei Linien mit unterschiedlichen Endpunkten erhält ein Ast eine zweistellige Nummer mit der Endziffer 1: Die Linie IC 21 Basel–Lugano ist von der Linie IC 2 abgeleitet (die Autobahn A2 führt allerdings von Basel ins Tessin ...).

Ab Basel SBB sind die Linien IR27 und IR37 die Linien Richtung Ergolzta–Hauenstein (und weiter nach Zürich bzw. Luzern), die Linie IR36 führt Richtung Fricktal–Bözberg. Ab Zürich HB kann man mit den IR16 und IR36 nach Baden–Brugg und weiter nach Bern bzw. Basel fahren. (Die IR17 und IR37 sind die Linien Richtung Heitersberg–Bern/–Basel, allerdings ohne gemeinsamen Halt.)

Die IC4 Zürich–Schaffhausen(–Singen–Stuttgart) ist zwar weitgehend grenzüberschreitend, aber voll in den Schweizer Takt integriert und trägt deshalb eine Nummer, erfüllt allerdings IC-Qualitätskriterien nur teilweise.

Die zweistelligen IR-Liniennummern werden soweit möglich von parallelen IC-Linien abgeleitet und mit einer zweiten Ziffer 5, 6 oder 7 ergänzt: z.B. IR 15 Genève-Aéroport–Luzern. Die IR 70 Zürich–Luzern und IR 90 Genève-Aéroport–Brig haben als zweite Stelle ein 0, weil sie mittelfristig zu IC-Linien 7 bzw. 9 aufgewertet werden sollen.

Die heutigen RE Wil–St.Gallen-Chur werden spätestens auf den Fahrplan 2019 nach Zürich verlängert und zur Linie IR13, in Anlehnung an die Autobahn A13 durchs Rheintal.

Einzelne Zusatzzüge und alle Züge mit deutlich abweichender Haltepolitik werden keiner Linie zugeteilt.

Die Liniennummern werden in allen Fahrplan-Kommunikationsmitteln eingesetzt, mit Ausnahme der Fahrplan-Felder (pdf und Kursbuch). Bei den Fallblatt-Anzeigern werden jene nicht angepasst, welche nächstens durch digitale Anzeiger ersetzt werden, v.a. auf der West–Ost-Achse Genève–Bern–St. Gallen.

Auch die DB nutzt Liniennummern, allerdings nur beschränkt kommerziell; sie arbeitet vor allem mit den Zugnummern, aufgrund der verbreiteten Platzreservation.

*Die Vergabe der Liniennummern im Fernverkehr ist ein weiterer Schritt zur S-Bahn (oder zum Trambetrieb) Schweiz. Dieser Übergang bei der grossen Eisenbahn begann 1982 mit der Einführung des Taktfahrplans, der mit einer mehr oder weniger systematischen Linienführung und ebensolchem Rollmaterialeinsatz verbunden ist.*

*Angesichts des Ziels, mit den Liniennummern die Reisenden zu unterstützen, überzeugt die Bildung der Linien bzw. die Vergabe der Nummern nicht: Die IC 5xx Genève-Aéroport–Zürich und die IC 15xx Lausanne–St. Gallen wurden trotz unterschiedlichen Endpunkten, unterschiedlichem Verlauf und unterschiedlicher Haltepolitik (Grenchen Süd, Oensingen, Aarau) zu einer Linie IC 5 zusammengelegt.*

*Bei den IR 36 Basel SBB–Zürich HB–Zürich Flughafen und IR 70 Zürich Flughafen–Zürich HB–Luzern sind die unterschiedlichen Start-/Zielbahnhöfe keine Hindernis für eine gemeinsame Nummer dar, weil es sich um eine Verlängerung handelt. Aber für Reisende nach Stein-Säckingen, Dietikon, Zürich Altstetten bzw. Baar, Rotkreuz sind diese Nummern keine Hilfe. Im S-Bahn-Verkehr bedient eine bestimmte S-Bahn-Linie höchstens unwesentliche Bahnhöfe nicht mit allen Zügen (z.B. Berner S2 Tägertschi, Zürcher S5 Hurden). Eine gröbere Ausnahme ist die Aargauer S26, welche Benzenschwil und Mühlau bloss stündlich, in der HVZ aber doch halbstündlich bedient; die Zusatzzüge Lenzubrg–Muri sind ebenfalls als S26 bezeichnet, obwohl sie in Boswil-Bünzen nicht halten.*

*Die IR 90 Genève-Aéroport–Brig sind wegen zahlreicher Taktabweichungen und schwankender Haltepolitik östlich von Lausanne noch gar nicht "reif" für eine Liniennummer.*

## **Nationaler Verkehr**

### **Mehr und längere Intervalle/Baufahrpläne auch auf Hauptstrecken**

Aufgrund des Rückstands bei der Instandhaltung der Bahninfrastruktur müssen die SBB die Bautätigkeit weiter erhöhen, sind aber auch gezwungen, die Effizienz und die Qualität zu steigern. Beides wird erreicht mit längeren „Intervallen“ (Strecken- oder Gleissperren).

Die Nachtintervalle werden auch auf Hauptstrecken verlängert, so dass während eines nächtlichen Zeitfensters ein volle Schicht gearbeitet werden kann. Deshalb wird der Fernverkehrsangebot Sonntag–Donnerstag am Abend ab etwa 21.30 auf der Achse Basel–Olten–Zürich–Winterthur ausgedünnt. Betroffen sind v.a. die IR 25xx Basel–Zofingen(–Luzern), die IC Basel–Zürich und jeweils einer der beiden Fernverkehrszüge Zürich–Romanshorn bzw. –St. Gallen zwischen Zürich und Winterthur. Als Teilersatz wird zu dieser Zeit in Olten der Anschluss vom IC Basel–

Bern auf den IC Bern–Zürich (und umgekehrt) hergestellt. Der ICN 1539 aus Lausanne via Biel endet hingegen So–Do in Olten 21.57 ohne raschen Anschluss nach Zürich.

Wegen Arbeiten für den Vierspuraus

Wegen Gleisbauarbeiten im Bereich Olten VL–Däniken fallen 22. Mai–26. Oktober tagsüber diverse IC zwischen Basel und Zürich aus oder erhalten eine längere Fahrzeit. Umgekehrt können während dieser Zeit die IR 23xx Bern–Burgdorf–Zürich bereits ..00 (statt erst ..05) in Zürich HB ankommen (keine Änderung in der Gegenrichtung).

Erstmals wird die West–Ost-Achse während 7 Wochen unterbrochen: Für die Fahrbahnerneuerung La Conversion–Grandvaux und die behindertengerechte Modernisierung des Bahnzugangs in Pully Nord, La Conversion und Grandvaux wird die Strecke Lausanne–Puidoux-Chexbres 7. Juli–26. August gesperrt. Die Züge werden teils über Vevey umgeleitet, teils durch Busse ersetzt.

Erstmals wird die West–Ost-Achse während 7 Wochen unterbrochen: Für die Fahrbahnerneuerung La Conversion–Grandvaux und die behindertengerechte Modernisierung des Bahnzugangs in Pully Nord, La Conversion und Grandvaux wird die Strecke Lausanne–Puidoux-Chexbres 7. Juli–26. August gesperrt. Die Züge werden teils über Vevey umgeleitet, teils durch Busse ersetzt.

### **100 Lausanne–Brig**

Die RE (Genève–)Lausanne–Vevey verkehren neu halbstündlich (6–20 Uhr) statt stündlich, da die bisher stündliche Linienast nach Romont aufgehoben wird.

In Veytaux-Chillon hält wieder die S2 Vallorbe–Villeneuve statt die S3 Allaman–Villeneuve. So wird die Haltestelle auch am späten Abend wieder bedient und ist die Haltepolitik der beiden S-Bahn-Linien wieder eindeutig: S2 mit Halt an allen Stationen, S3 als beschleunigte Linie.

Wegen der Sanierung des Crêtes-Tunnels mit Einspurbetrieb bei Burier werden die Verkehrszeiten der IR und der S2 und S3 im Minutenbereich angepasst.

Für den Anschluss von den IR 25xx Luzern–Genève-Aéroport Richtung Riviera–Chablais am Morgen und in der Gegenrichtung am Abend verkehren Mo–Fr 2 RE-Paare Lausanne–St-Maurice unmittelbar nach/vor den IR 17xx: Lausanne ab 7.21, 9.21/an 16.38, 17.38. Die RE stellen in Vevey, Montreux, Aigle und Bex auch fast alle Anschlüsse an MVR und TPC her. Der Anschluss in Montreux mit den MOB-Panoramazügen klappt hingegen nicht, beneso um 7.34 in Vevey Richtung Blonay. Eingesetzt wird Rollmaterial aus dem HVZ- Regionalverkehr.

Die IR 1806 und 1808 aus Brig kommen täglich um 7.10 und 8.10 an und stellen so auch Mo–Fr den Anschluss an die IC 15xx Richtung Biel–St. Gallen her. Die Zusatzzüge IR 1904, RE 6054, IR 1908 ab Sion bzw. St-Maurice verkehren einige Minuten früher Lausanne an 7.04, 8.01, 8.04.

Die IR 17xx ohne Anschluss in Visp Richtung Bern kommen in Lausanne warten in Lausanne (20.21, 21.21, 22.21, 23.21) auf die IR 25xx aus Luzern. In der Gegenrichtung am Morgen gilt dies nur für den IR 1704 aus Sion (Lausanne an 6.38). Der RE 6069 Mo–Fr Lausanne 17.26–St. Maurice hält auch in Burier.

Die Regionalzüge 61xx St-Gingolph–Brig, welche in Sierre durch einen EC Genève–Italien überholt werden (7, 9, 15, 20 Uhr), verkehren Martigny–Saxon vor dem IR

18xx. Einerseits entfällt der Anschluss vom IR auf den Regionalzug, andererseits können diese Regionalzüge die allerdings wenig genutzte Haltestelle Chamoson wieder bedienen. Die nachfolgenden Halbstunden-Regionalzüge fahren St-Maurice–Martigny vor dem IR 19xx, ohne Halt in Vernayaz, und stellen so den Anschluss an diesen IR her.

In der Gegenrichtung werden die Regionalzüge 61xx Brig–St-Gingolph bereits bisher in Saxon von den IR 18xx überholt, wenn in jener Stunde ein EC verkehrt (11, 15, 20, 22 Uhr). Wegen der leichten Früherlegung der IR 19xx muss in jener Stunde auch der Regionalzug 62xx Brig–Monthey (Mo–Fr) angepasst werden: Der Regio 6212 wird in Saxon (10.36/42) statt St-Maurice überholt. Die Übergangsmöglichkeit in Martigny ändert sich also von Regio–IR auf IR–Regio. Da vor 15 und 20 Uhr das Überholgleis in Saxon bereits durch den Regionalzug 61xx der Gegenrichtung belegt ist, müssen die Regio 6220 und 6230 durch Aufhebung der Halte Chamoson und Vernayaz bis St-Maurice beschleunigt werden. (Um 22 Uhr verkehrt kein Halbstunden-Regionalzug 62xx.)

In Visp wird der Anschluss zwischen den IR 19xx Genève-Aéroport–Brig und den IC 8xx Brig–Romanshorn am Wochenende ganzjährig am gleichen Perron hergestellt (in den vergangenen Jahren nur während der Winter-Hochsaison). In Richtung Sierre gilt dies auch für den Anschluss von den IC 10xx/EC5x Basel–Brig(Italien) an die IR 18xx Brig–Genève-Aéroport.

Ab Brig fahren fast alle IR am Wochenende 1 Min. früher ab als Mo–Fr, weshalb sie über den ganzen Laufweg in zwei Spalten erscheinen (auch im Fahrplanfeld 150).

### **111 Vevey–Puidoux-Chexbres**

Die S7 Vevey–Puidoux-Chexbres erhält aufgrund des veränderten Fahrplans Lausanne–Fribourg/–Payerne neue Fahrordnungen:

- Mo–Fr 5 Min. später/früher mit einer Kuzwende in Puidoux mit längeren Übergangszeiten an beiden Endbahnhöfen. Die Reisezeit zwischen Chexbres-Village und Lausanne verlängert sich von 18/15 Min. auf 25/21 Min.
- Sa–So um eine knappe halbe Stunde verschoben und verlängert mit Palézieux mit IR-Anschluss an beiden Endbahnhöfen. Chexbres-Village und Lausanne sind bloss via Vevey innert 30/31 Min. und mit 2 zusätzlichen Mobilis-Tarifzonen verbunden.

### **112 Vevey–Blonay–Les Pléiades**

Der bisher in der HVZ angebotene 20-Min.-Rhythmus zwischen Vevey und Blonay wurde zugunsten eines sauberen Halbstundentaktes (Mo–Sa 6–20 Uhr) aufgegeben.

Der Vermerk „nur 2. Klasse“ wurde entfernt. Das ältere, einklassige Rollmaterial wird seit einiger Zeit nicht mehr eingesetzt.

### **120 Montreux–Zweisimmen–Lenk**

Die bisher in Montbovon vollzogene Taktkreuzung zwischen Schnell- und Regionalzug wird nach Les Sciernes, damit der Bahnhof Montbovon modernisiert werden kann. Die Schnellzüge Montreux–Zweisimmen, neu als IR bezeichnet, sind aufgrund der Anschlüsse an den Endbahnhöfen fix, also müssen die Regionalzüge angepasst werden. Bei unveränderten Verkehrszeiten im Raum Gstaad–Zweisimmen

fahren sie 9 Min. später in Montreux ab (neu ..53) und kommen 12 Min. früher an (neu ..01). Die Übergangszeiten Richtung Lausanne werden zwar länger, dafür entsteht ein guter Anschluss Richtung Brig. Der Reisezeitgewinn wird durch die Kürzung der Aufenthalte in Gstaad (Fahrrichtung Zweisimmen) bzw. Château-d'Oex und Montbovon (Fahrrichtung Montreux) erreicht. Nachteil ist längere Übergangszeit in Montbovon für Reisen zwischen Bulle und Château-d'Oex.

Die Halbstunden-Lokalzüge Mo–Fr ab Montreux fahren in den Stunden mit Regionalzug unmittelbar im Anschluss der IR aus Genève-Aéroport als Sammler vor dem Regionalzug bis Chernex (bzw. talwärts als Verteiler), weil in Fontanivent keine Kreuzungen möglich sind. Nachteil ist ein stark hinkender Takt im Lokalverkehr.

Die Lokalzüge ab Montreux verlieren den Vermerk „nur 2. Klasse“. Die einklassigen Fahrzeuge (GTW MVR-Be 2/6 7001–7004) werden seit einiger Zeit nicht mehr eingesetzt.

Für eine Intensivbauphase in Montbovon und die Sanierung der Tunnels und Brücken zwischen La Tine und Montbovon werden die Züge 19. März–1. Juni 2018 in diesem Bereich durch Busse ersetzt.

### **121 Montreux–Rochers-de-Naye**

Das Abendessen-Zugpaar auf den Gipfel wird nurmehr freitags 10. August–26. Oktober angeboten (also nicht mehr samstags und nicht mehr im Juli).

Blonay–Les Chevalleyres erhält mit 3 Zugpaaren 21–23 Uhr ein Spätabendangebot. Das Spätzugpaar bis Les Pléiades an Sommersamstagen dagegen verschwindet.

### **124 Aigle–Les Diablerets**

Die abendliche Taktlücke Aigle ab 19.56 wird geschlossen. Talwärts fahren die Züge bis 21 Uhr im Takt, danach Aigle an 21.55, 23.28.

### **125 Aigle–Leysin**

Mo–Fr am Abend wird das Angebot während einer Stunde zum Halbstunden-Rhythmus verdichtet: Aigle (ab 17.32/an 18.50)–Leysin-Feydey, ohne Halt in Versmont.

### **126 Aigle–Champéry**

Der Halbstundenrhythmus Aigle–Monthey-Ville Mo–Sa wird am Morgen und Abend um je 1 Std. bis 9 bzw. 20 Uhr ausgedehnt.

### **127 Bex–Villars-sur-Ollon**

Der Fahrplan wird im Minutenbereich angepasst, damit wenigstens die Züge bergwärts den IR-Anschluss aus Richtung Brig immer abnehmen können.

### **130 St-Gingolph–St-Maurice**

Das Angebot wird fast vollständig vertaktet, mit Taktkreuzung in Bovernier zur Minute 02: Die Regionalzüge 61xx aus Brig kommen in St-Gingolph täglich 7–21 Uhr an und fahren 8–22 Uhr ab. Mo–Fr beginnen die Abfahrten um 6 Uhr, die Ankünfte um 5.30 und 6.00. Eine kleine Ausnahme ist die Durchfahrt in Vionnaz um 1 Uhr für eine

frühere Ankunft in St-Maurice, damit der Anschluss an den IR 1836 nach Genève mit Halt in Bex ausser Takt klappt.

Auch die Halbstunden-Regionalzüge 62xx Monthey–Brig (Mo–Fr) fahren weitgehend im Takt.

### **133 Martigny–Le Châble/–Orsières**

Alle Angaben gelten für beide Streckenäste:

Als eine der letzten Bahnlinien erhält sie einen recht sauberen Studenttakt (8–21/22 Uhr): Mit Abfahrt in Martigny ..51 und Ankunft ..13 bietet er einen guten bzw. schlanken Anschluss Richtung Genève-Aéroport, einen schlanken Anschluss von Brig–Sion und von Chamonix. In Richtung Sion–Brig besteht hingegen nur Mo–Fr ein schlanker Regionalverkehrsanschluss, Sa–So muss eine halbe Stunde auf den IR gewartet werden. Auch Richtung Chamonix beträgt die Übergangszeit eine gute halbe Stunde. Der Zug um 13 Uhr talwärts verkehrt 12 Min. nach Takt Martigny an 13.25.

7–10 und 16–20 Uhr wird das Angebot mit einem zweiten Zugpaar pro Stunde verdichtet, das aber nur Sembrancher hält, wo sich die Züge zur Minute 32 kreuzen. Martigny ab ..17/an 47. Sie bieten knappe Anschlüsse nach Lausanne und von Brig (mit perrongleichem Umsteigen innert 2 Min.) sowie guten Anschlüssen von Lausanne. Dank kurzen Wendezeiten benötigt der Halbstundentakt nicht mehr Rollmaterial als der Stundentakt.

Bis etwa 7.30 fahren die Züge ausser Takt.

### **142 Visp–Göschenen**

Die vomittägliche Taktlücke Brig (ab 9.48/an 11.06)–Fiesch wird gefüllt.

Der Fahrplan Andermatt–Göschenen wird an den veränderten Fahrplan der RE Erstfeld–Bellinzona angepasst: Die beiden Züge pro Stunde verkehren talwärts und bergwärts fast auf Blockdistanz. In Göschenen werden beide „Perrongleise“ 11 und 13 genutzt. Das Zugpaare nahe der vollen Stunde vermittelt die Anschlüsse Richtung Erstfeld und Bellinzona, das andere an den AAUR-Buskurs Göschenen–Flüellen.

### **145 Brig–Domodossola**

Die BLS hat das RE-Angebot (Bern–)Brig–Domodossola auf den 9. Juli 2017 tagsüber zum 2-Std-Takt verdichtet. Im Auftrag des Kantons Wallis und der Agenzia della Mobilità Piemontese erweitert die BLS das Angebot:

- Erstmals seit langem verkehrt wieder ein spätabendliches Zugpaar Brig ab 22.22/Domodossola ab 22.58.
- Der 2-Std.-Takt beginnt am Wochenende bereits mit dem Zugpaar Brig ab 5.22/Domodossola ab 5.58 (im Fahrplanfeld noch nicht aufgeführt).

Die ab Fahrplan 2018 ebenfalls von der BLS geführten Autotunnelzüge Brig–Iselle di Trasquera führen keinen Personenwagen mehr. Reisende mit einem Velo sind weiterhin zugelassen (15 Fr./Fahrt), Reisende ohne Fahrzeug hingegen nicht mehr.

### **150 Genève–Lausanne**



Zwischen Genève und Coppet werden die Haltestellen Chambésy und Mies bis 9. Juni zu Kreuzungsbahnhöfen am seeseitigen Regionalverkehrsgleis ausgebaut. Solange wird der Regionalverkehr So–Do ab 21 Uhr weiterhin mit Bussen abgewickelt. Ab 10. Juni wird das Angebot Genève–Coppet Mo–Fr etwa 7.00–9.30 und 17.00–19.30 zum Viertelstundentakt verdichtet. Die Fahrzeit verlängert sich um 1–2 Min., trotz teilweiser Umstellung von Domino auf Flirt. Die abendlichen Zusatz-RE Genève–Nyon fahren dann vor dem Takt-RE (Genève ab 17.45, 18.45) und werden bis Gland verlängert, bedienen jedoch Versoix nicht mehr.

Ab dem gleichen Zeitpunkt werden die Regionalzüge 110xx in Lancy-Pont-Rouge die neue Haltestelle nutzen, welche im Rahmen von Ceva errichtet wird.

Der Verkehr in den HVZ muss weiter auf den grossen Pendler-Andrang nach Genève verbessert werden:

- Der Zusatz-RE 3550 Allaman 8.01–Coppet 8.16–Genève 8.27 wurde am 13. Februar 2017 eingeführt, als Verlängerung der S3 Villeneuve–Allaman 7.52.
- Der Zusatz-IR 1904 Sion–Genève-Aéroport hält auch in Gland (7.34), was zusammen mit dem bestehenden (Überhol-)Halt Morges eine ungewöhnliche Haltepolitik zwischen Lausanne und Genève ergibt.

### **151 Genève–La Plaine**

Wegen Bauarbeiten längere Fahrzeiten und mehrere unterjährige Fahrplananpassungen. Busbetrieb am späten Abend.

### **224 Le Locle–Les Brenets**

Der Verkehr muss bis mindestens Ende Januar noch auf der Strasse abgewickelt werden.

### **230 Biel–Delémont–Basel**

Die Zusatz-RE Basel (17.16, 18.16)–Delémont werden nach 1 Jahr gestrichen, umgekehrt kann die Zusatz-S-Bahn Basel SBB (17.15)–Aesch wieder eingeführt werden.

### **240 Delémont–Delle(–Belfort)**

Der Regelbetrieb auf der wieder aufgebauten Strecke Delle–Belfort wird voraussichtlich auf den 10. Juni 2018 aufgenommen.

### **150 Genève-Aéroport–Lausanne**

### **250 Lausanne–Fribourg–Bern**

Das auf den Fahrplan 2013 eingeführte „Concept Romandie“ wird auf den Fahrplan 2018 angepasst: Damals wurde u.a. zwischen Genève-Aéroport und Bern der genaue Halbstundentakt eingeführt, indem die IR 25xx beschleunigt wurden. Die nicht mehr bedienten Bahnhöfe Palézieux und Romont, werden seither mit den RE 31xx Genève-Aéroport–Romont einerseits und durch die RE 38xx Bern–Palézieux/–Bulle andererseits bedient. Da die beiden Halte in der Fernverkehrskonzession der SBB aufgeführt sind, müssen die SBB diese Züge auf eigene Rechnung führen.

Deren Produktion ist mit verhältnismässig langen Wendezeiten teuer, die Nachfrage gering.

Wegen dieser unwirtschaftlichen Lage wird das Angebot zwischen Genève und Bern neu strukturiert. Zwischen Lausanne und Bern gilt im Fernverkehr wieder das Angebot vor 2013.

Die IR 25xx Genève-Aéroport–Luzern werden einerseits Palézieux und Romont wieder bedienen, aber auch in Nyon und Morges halten. Die zweite Ohne-Halt-Verbindung pro Stunde zwischen Genève und Lausanne übernehmen die IR 18xx Genève-Aéroport–Brig. Die RE 31xx Genève–Lausanne fahren halbstündlich nach Vevey, der stündliche Ast nach Romont verschwindet.

Zwischen Genève-Aéroport und Lausanne ergeben sich weiterhin je ein Halbstundetak mit Halt in Genève, Nyon und Morges und einer Genève–Lausanne ohne Halt.

Die bisherigen halbstündlichen Verbindungen Genève–Brig und Genève–Bern künftig in einem 20-40-Min-Rhythmus angeboten, mit je einer raschen und langsamen Verbindung. Am einschneidendsten ist der Verlust des Anschluss in Lausanne zwischen den IR 25xx aus Bern an die IR 17xx nach Brig. Die Verbindung Bern–Fribourg–Riviera–Chablais existiert mindestens in den nächsten 2 Jahren bloss noch stündlich statt halbstündlich, ausgenommen in den Randstunden oder wenn gleichzeitig ein EC Genève–Italien verkehrt, weil dann der IR 17xx später ab Lausanne fährt (aber ohne Halt in Bex).

Vorteilhaft ist der gleichzeitige Halt der IR der beiden Fahrrichtungen in Palézieux: Dort können in allen Richtungen gute Anschlüsse zu den TPF Richtung Châtel-St-Denis–Bulle, neu Richtung Moudon–Payerne sowie mit diversen Buslinien eingerichtet werden.

Zur Linderung des Anschlussbruchs in Lausanne wird mit der S7 „Train des vignes“ eine tangentielle Verbindung geschaffen: Die S7 fährt Sa–So zwischen Palézieux und Vevey im Anschluss an die IR. So bleibt die zweite Verbindung zwischen Bern–Fribourg und Vevey–Martignay erhalten, wenn auch mit einem zusätzlichen Umsteigen (ausser für Vevey), ausser in Palézieux richtung Bern nie am gleichen Perron. Die Verbindung Chexbres–Lausanne funktioniert Sa–So nur über Vevey (statt Puidoux-Chexbres) mit doppelter so langer Reisezeit und höheren Kosten.

Zwischen Bulle und Fribourg verkehren weiterhin RE, nun im genauen Halbstundentak und als bestellter Regionalverkehr, vollständig geführt von den TPF mit kurzen Wendezeiten in Bulle. In der bisherigen Lage verkehren sie stündlich weiter bis Bern (7–20 Uhr), ausser Sa–So bis 9. April wegen Bauarbeiten in Bern.

Aufgrund des neuen Angebots Lausanne–Moudon–Payerne muss die Bedienung von Oron und Vauderens in den HVZ angepasst werden, und jende von Siviriez aufgehoben. Anstelle eines Flügezuges zu den beiden wegfallenden RE Lausanne–Payerne wird nun die S4 Allaman–Palézieux 3 Mal bis Romont (ab 6, 7, 18 Uhr/an 7, 18, 19 Uhr) verlängert. Die mit je einem dreiteiligen und zweiteiligen Domino geführten Züge können wegen zu kurzer Perrons in Siviriez nicht mehr halten.

## **251 Lausanne–Payerne**

## **252 Yverdon-les-Bains–Payerne–Fribourg**

Dank den teilmodernisierten Bahnhöfen (Bahnzugang, aber nicht Sicherungsanlagen) Ecublens-Rue und Lucens kann zwischen Palézieux und Payerne Mo–Fr bis 20 Uhr der Halbstundentakt eingerichtet werden.

Die stündlichen S9 Lausanne–Payerne werden um etwa 10 Min. verschoben (Richtung Osten früher, Richtung Westen später) und fahren durchgehend bis Kerzers. Sie ersetzen die Regionalzüge 147xx Payerne–Murten und verdichten das Angebot Murten–Kerzers durchgehend täglich zum Halbstundentakt. In Lausanne gehen die Anschlüsse mit dem Fernverkehr verloren. In Kerzers besteht Anschluss nach Bern (mit der S52) und Lyss. In Trey werden die letzten Halte aufgehoben. Die zuletzt noch für die Bedürfnisse des Waffenplatzes Moudon angebotenen Extrahalte in Bressonnaz verschwinden, die Haltestelle wird komplett aufgehoben.

Palézieux–Payerne wird Mo–Fr bis 20 Uhr im Anschluss an die IR 25xx Genève-Aéroport–Luzern die S8 angeboten. Sie bedient Henniez nicht.

Der Fahrplan in der Broye (sowohl „Longitudinale“ als auch „Transversale“) und damit die Anschlussspinnen in Payerne werden um eine Viertelstunde gedreht. Vor- und Nachteile halten sich die Waage: In Yverdon-les-Bains und Fribourg/Freiburg entstehen Anschlüsse Richtung Westen, welche bisher knapp verpasst wurden (oder nur im Einzelfall als „Turnschuhanschluss“ klappten), umgekehrt werden die Übergangszeiten Richtung Osten auf 17–28 Min. verlängert. Aufgrund der entspannten Übergangszeiten in Yverdon-les-Bains kann Yverdon-Champ-Pittet wieder von allen Zügen und Sa–So bedient werden.

Die Spinnen in Payerne finden nun zu den Minuten 15 und 45 statt. Weil Sa–So auf allen Ästen bloss der Stundentakt gilt, ergeben sich am Wochenende bloss zwei Halbspinnen mit den Zügen der Fahrrichtung Lausanne–Kerzers und Fribourg–Yverdon bzw. der Gegenrichtung.

### **253 Palézieux–Bulle–Montbovon**

Die Regionalzüge Palézieux–Bulle werden auf die Anschlüsse mit den IR 25xx in Palézieux und verkehren wieder durchgehend nach Montbovon. In Bulle ergeben sich schlanke Anschlüsse mit den RE nach Fribourg. Palézieux–Bulle gilt Mo–Fr zeitweise der Halbstundentakt.

Die Züge Palézieux–Bulle können wieder mit schlanken Anschlüssen mit den IR 25xx Genève-Aéroport–Luzern und den RE Bulle–Fribourg fahren und verkehren als S50 durchgehend Palézieux–Montbovon. Die Halbstundentaktzüge Palézieux–Châtel-St-Denis werden aufgehoben, der Halbstundentakt wird Mo–Fr am Morgen, Mittage und Abend zwischen Palézieux und Bulle angeboten. Die Haltestelle Estavannens weitab vom gleichnamigen Ort wird aufgehoben.

### **255 Fribourg–Ins(–Neuchâtel)**

Auch zwischen Fribourg und Ins wird mit der S21 der Mo–Fr bis 20 Uhr der Halbstundentakt eingeführt. Kreuzugsbahnhöfe sind Pensier und Münchenwiler-Courgevau. Die S29 Fribourg–Neuchâtel kann zur Fahrzeitreduktion in Muntelier-Löwenberg nicht mehr halten. Die S21 erreicht in Ins keine Anschlusszüge.

### **256 Bulle–Broc**

Die S60 Bulle–Broc verkehrt wieder als Inselbetrieb.

**291 Kerzers–Lyss–Büren an der Aare**

Die Regionalzüge in Fahrrichtung Büren a.d.A.–Lyss werden um eine halbe Stunde vorverschoben (Symmetriezeit ..45 statt ..00), analog auch die Buskurse Solothurn–Büren a.d.A.

**301 Fribourg–Bern–Thun**

Die S1 bedient wegen des Halbstundentaktes der S2 Thörishaus Station und Oberwangen am späten Abend nicht mehr.

Die Zusatz S-Bahn 15022 (bisher 15122) Münsingen–Bern (7.08) verkehrt neu kommerziell ab Thun (6.39) ohne Halt bis Münsingen (analog 15024).

**302 Laupen–Bern–Langnau**

Die S2 verkehrt auch nach 21 Uhr bis Betriebsschluss halbstündlich. Der RE Bern (23.42)–Langnau entfällt.

**303 Belp–Bern–Biel**

Am Morgen und Abend wird je ein weiteres Zugpaar der S31 Belp–Münchenbuchsee bis Biel (ab 7.45, 16.45/an 8.14, 17.14) verlängert.

**305 Neuchâtel–Bern**

Der RE-Takt Neuchâtel–Bern wird ein Stunde früher aufgenommen, indem der RE 3907 La Chaux-de-Fonds–Neuchâtel nach Bern (6.07) verlängert wird. Das S51-Zugpaar 16118/16121 Bern–Bern Brünnen (Mo–Sa) wird in den Takt gelegt.

**311/312 Interlaken–Lauterbrunnen/–Grindelwald**

Interlaken–Lauterbrunnen/–Grindelwald gilt ganzjährig täglich 6–21 Uhr der Halbstundentakt.

**320 Zweisimmen–Spiez**

Zur Erhöhung der Betriebsstabilität halten die Regionalzüge, welche in Wimmis einen RE kreuzen, in Eifeld nicht mehr (6 Züge je Richtung). Fahrausweise aus Richtung Spiez nach Eifeld gelten ohne Nachzahlung zur Umwegfahrt via Wimmis. Nach der Inbetriebnahme der neuen Kreuzungsbahnhofes Eifeld wird diese Massnahme wieder aufgehoben.

Zusätzliche Regionalzüge in den Nächten Fr/Sa und Sa/So Spiez (23.07, 00.07)–Zweisimmen und Zweisimmen (0.06)–Spiez. Der Regionalzug Spiez (23.40) verkehrt nur noch So–Do.

**340 Burgdorf–Thun**

Der Halbstundenrhythmus wird mit einem zusätzlichen Zugpaar Burgdorf ab 20.25 bzw. Thun ab 20.39) eine Stunde länger angeboten.

### **410 Biel–Olten**

Die Halbstunden-Regionalzüge 76xx Biel–Solothurn verkehren ab Betriebsbeginn täglich und täglich bis 22 Uhr, Fr–Sa bis 23 Uhr. Im Fahrplanfeld fehlen 3 Zugpaare am späten Abend.

### **450 Bern–Olten**

Die S4 Thun–Langnau kann wegen Bauarbeiten mit Einspurbetrieb Zollikofen–Schönbühl in Lyssach nicht mehr halten. Die Züge nach Burgdorf müssen in Zollikofen auf die Züge von Burgdorf warten. Im Anschluss an die S4 verkehren Buskurse Hindelbank–Lyssach–Burgdorf.

### **630 Mendrisio–Varese(–Gallarate–Malpensa Aeroporto)**

Auf dem italienischen Teil des Projekts Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV) wird am 7. Januar 2018 der Regelbetrieb aufgenommen. Er umfasst die neue bzw. ausgebauten Strecke (Stabio–)Gaggiolo Confine–Varese (11 km) mit den Haltestellen Cantello-Gaggiolo, Arcisate und Induno Olona sowie der instandgestellte Streckenast Arcisate Bivio–Porto Ceresio (7 km). Der Betrieb Varese–Porto Ceresio war seit Ende 2009 eingestellt.

Der Schweizer Teil der Strecke wurde bis 2014 fertiggestellt und zwischen Mendrisio und Stabio in Betrieb genommen. Der Regionalverkehr wurde weitgehend im Inselbetrieb geführt. Nun wird die „FMV“ voll ins TILO-Netz integriert:

- S40 Albate-Camerlata–Como–Chiasso–Mendrisio–Varese stündlich 5–24 Uhr
- S50 (Bellinzona–Lugano–)Mendrisio–Varese Mo–Sa stündlich 5.30–20.30 als Flügelzug zur S10 Bellinzona–Chiasso

Die beiden Linien fahren genau im Halbstundentakt und bedienen alle Haltepunkte. In Mendrisio entsteht eine S-Bahn-Bus-Spinne mit gegenseitigen Anschlüssen. Der Verkehr zwischen Stabio und Varese wird wie oben erwähnt erst am 7. Januar 2018 aufgenommen.

Die S40 wird ab 10. Juni 2018 zweistündlich nach Malpensa Aeroporto verlängert, mit Halt in Gallarate, Busto Arsizio FS, Busto Arsizio FN, Ferno-Lonato Pozzolo und den beiden Flughafen-Terminals. Reisezeit Lugano–Malpensa rund 1  $\frac{3}{4}$  Std. mit Umsteigen in Mendrisio.

In Gallarate hält unverändert in beide Richtungen am Morgen/Vormittag und Abend je ein Simplon-EC. Zwischen den EC und der S40 entstehen aber keine Anschlüsse.

### **631 Erstfeld–Göschenen–Bellinzona–Chiasso(–Milano)**

Die Haltestelle Lugano-Paradiso wird nach einem Jahr Unterbruch und modernisiert wieder in Betrieb genommen.

Die S10 verkehrt halbstündlich Bellinzona–Mendrisio, stündlich weiter nach Albate-Camerlata und Mo–Sa mit einem Flügelzug nach Varese. In der anderen halben Stunde besteht in Mendrisio Anschluss mit der S40 nach Chiasso–Albate-Camerlata bzw. Varese. Die Relation Lugano–Chiasso wird etwa 6–8 Min. langsamer und nur noch stündlich direkt. Die Verkehrszeiten bleiben zwischen Bellinzona und Mendrisio praktisch unverändert.

Mo–Fr am Morgen und Abend wird die sonst in Mendrisio wendende S10 ohne langen Halt in Mendrisio bis Chiasso verlängert. Auch die HVZ-Zusatzzüge fahren verkehrend durchgehend bis Chiasso. Aufgrund der Bauarbeiten in Giubiasco fallen einige HVZ-Zusatzzüge zwischen Bellinzona und Lugano aus, insbesondere ab Mitte Oktober.

Anschluss zwischen der S40 Varese–Albate-Camerlata und der S11 Chiasso–Milano P.G.–Rho besteht in der Regel innert weniger Minuten in Chiasso, Como S.G. und Albate-Camerlata, ausser wenn der EC Como bedient. Dann verkehrt die S11 Chiasso–Seregno früher bzw. Albate-Camerlata später und besteht kein Anschluss.

Auch die RE-Systemtrasse Erstfeld–Göschenen–Bellinzona–Lugano–Milano kann ab 15. Oktober 2018 zwischen Bellinzona und Lugano vorübergehend nur noch eingeschränkt genutzt werden: Als Abfahrten Richtung Süden bleiben in Bellinzona 6.10, 7.10, 17.07 (ohne Anschluss von Erstfeld), einzige Ankunft aus Süden um 7.48.

Die RE bedienen Mendrisio ebenfalls während der S-Bahn-Bus-Spinne zu vollen Stunde. Sie überholen dabei die S10. Anschlussbeziehungen in Fahrtrichtung Süden sind S10–RE, RE–S10 sowie RE–S50. Die direkten Verbindungen Bellinzona–Lugano–Chiasso–Como konzentrieren sich also auf dieselbe halbe Stunde, während zur anderen halben Stunde meist in Mendrisio umgestiegen werden muss.

Die RE Chiasso–Milano werden um 1 Zugpaar ergänzt (neu total 11) sind in keinem Fall mehr mit der S10 Bellinzona–Chiasso verknüpft, sondern fahren alle mindestens ab/nach Mendrisio (mit S10-Anschluss), ab/nach Bellinzona oder Lugano muss häufiger umgestiegen werden.

25521 Milano an 13.50 durchgehend als RE 4321 von Erstfeld 10.37 (ab 15. Oktober ab Lugano)

25523 Milano an 14.50 (neu) ab Mendrisio 13.57

25527 Milano an 16.50 ab Mendrisio 15.57

25506 Milano ab 7.10 täglich bis Lugano 8.18

25518 Milano ab 13.10 bis Mendrisio 14.02

25520 Milano ab 14.10 bis Mendrisio 15.02

25522 Milano ab 15.10 bis Mendrisio 16.02

25528 Milano ab 18.10 bis Lugano 19.18

25530 Milano ab 19.10 bis Lugano 20.18

25532 Milano ab 20.10 bis Lugano 21.18

25534 Milano ab 21.10 (neu) bis Lugano 22.18

Änderungen in der Morgen-HVZ Chiasso–Lugano: neuer Zusatz-RE 25756 Mendrisio–Lugano mit S-Bahn-Anschluss aus Süden, beschleunigte Zusatz-S 25758 Chiasso–Lugano 8.14 als S10 mit allen Zwischenhalten, Wegfall S50 25592 Stabio–Lugano 8.50.

### **632 (Biasca–)Bellinzona–Locarno**

Aufgrund der Bauarbeiten in Giubiasco ergeben sich mehr oder weniger grosse Einschränkungen bei HVZ-Zusatzzügen (Viertelstunden-Rhythmus): vollständiger oder periodischer Wegfall, Durchfahrt S. Antonino, unterschiedliche Trassierung. Die in den letzten Jahren übliche Sommerpause dieser Züge entfällt hingegen.

**633 Cadenazzo–Luino(–Gallarate–Malpensa Aeroport)**

Die Strecke Cadenazzo–Luino–Laveno-Mombello wird nach einem halben Jahr auf den 10. Dezember 2016 wieder für den Verkehr freigegeben. Allerdings reichte die halbjährige Betriebsruhe nicht, um die Modernisierung vollständig umzusetzen, weshalb die Strecke Cadenazzo–Luino bis 28. April Mo–Sa 9–17 Uhr jeweils gesperrt ist (ausg. Weihnachts- und Neujahrswoche).

Die S30 wird ab 10. Juni auf Cadenazzo–Gallarate beschränkt, der Abschnitt Gallarate–Malpensa Aeroport wird durch die S40 aus Albate-Camerlata–Mendrisio–Varese übernommen. In Gallarate beträgt die Übergangszeit aus Richtung Cadenazzo–Luino nach Malpensa allerdings 35 Min., sehr schlank hingegen ist der nicht relevante Anschluss nach Varese–Mendrisio.

In den schwach genutzten Haltestellen Quartino, S. Nazzaro und Gerra (Gambarogno) mit weniger als 50 Reisenden/Tag wird im Fahrplanjahr 2018 der Halt auf Verlangen getestet. Die Haltestellen wurden mit einem Signal für Bedarfshalt ausgerüstet. Bei einem erfolgreichen Verlauf wollen die SBB den Halt auf Verlangen bei weiteren schwach genutzten Haltestellen einführen, hauptsächlich zur Reduktion des Energieverbrauchs. SBB-weit steigen bei rund 10% aller Halte keine Reisende aus oder ein.

Für die Besucher des Marktes in Luino verkehren Mai–Oktober mittwochs ein RE-Paar Bellinzona (ab 9.23/an 15.25) sowie ein zusätzlicher S-Bahn Zug Luino–Cadenazzo 16.24 ohne Anschluss nach Bellinzona.

**644 Aarau–Menziken**

Die neue Haltestelle Aarau Torfeld wird (auf Verlangen) von allen Zügen bedient. Die veröffentlichte Abfahrtszeit ist dieselbe wie an der vorliegenden Haltestelle (Aarau in Richtung Menziken, Buchs AG in der Gegenrichtung).

**660 Zürich–Luzern**

Für eine Frühverbindung zum Flughafen wird der RE 2612 Zug 4.26–Zürich HB und weiter als 18017 nach Flughafen (5.14)–Winterthur eingeführt.

**720 Zürich–Ziegelbrücke**

Die S27 Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke verkehrt nurmehr in den HVZ. Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten werden 6–22 Uhr durch leicht verstärkte Buslinien erschlossen.

**820 Schaffhausen–Romanshorn****870 Romanshorn–Rapperswil**

Mit zwei zusätzlichen Zugpaaren wird die Taktlücken der RE 52xx St. Gallen–Konstanz–Kreuzlingen zu einem durchgehenden 2-Std.-Takt 6–20 Uhr mit 7 Zugpaaren geschlossen. Mit einem Kostendeckungsgrad von 83% ist diese RE-Linie bisher trotz nur 5 Zugpaare ein Erfolg.

**880 St. Gallen–Sargans(–Chur)**

Die S23033 Mo–Sa Buchs SG–Sargans 5.25 (mit IC-Anschluss nach Zürich) startet neu in Altstätten SG mit Halt an allen Stationen (inkl. Sevelen).

### **900 Zürich–Chur**

#### **910 Landquart–Klosters–Davos/–Scuol/–St. Moritz**

Mit dem IC 931 Mo–Fr Zürich HB 17.07–Chur wird am Abend der IC-Takt für Pendler zwei Stunden lang durchgehend angeboten. Die RhB bietet einen Anschlusszug Landquart–Vereina–St. Moritz mit Anschluss in Klosters nach Davo.

### **930 Chur–Arosa**

Das Angebot in den Randstunden wird ausgebaut:

Frühzug 1408 Mo–Fr Arosa 4.48–Chur 5.51

Die Taktlücke Chur ab 7.08 wird mit dem Zug 1417 gefüllt.

Spätzug 1402 ab Arosa ab 0-03 ganzjährig Fr/Sa und Sa/So

Ein neues Zugpaar 1477/1476 Chur 21.56–Arosa 22.50/Arosa 22.03–Chur 22.59 verkehrt Fr–Sa während der Wintersaison.

Der Zug, welcher Mitte November–Anfang April täglich, sonst Fr–So verkehrt, verlässt Arosa neu um 23.00.

Der letzte tägliche Zug verlässt Chur um 21.00 ohne Anschluss von den Zügen Albula und Oberland.

### **950 St. Moritz–Tirano**

Die Haltestelle Privilasco wird nicht mehr bedient.

Der Busbetrieb Poschiavo–Tirano bei zwei Verbindungspaaren tagsüber im Winter verschwindet. Die Regionalzüge verkehren bis Tirano.