
Der neue Fahrplan 2008 für die Kunden der SBB

Bern, 21. November 2007

Der neue Fahrplan 2008 für die Kunden die SBB

Andreas Meyer,
CEO SBB

Paul Blumenthal,
Leiter Personenverkehr SBB

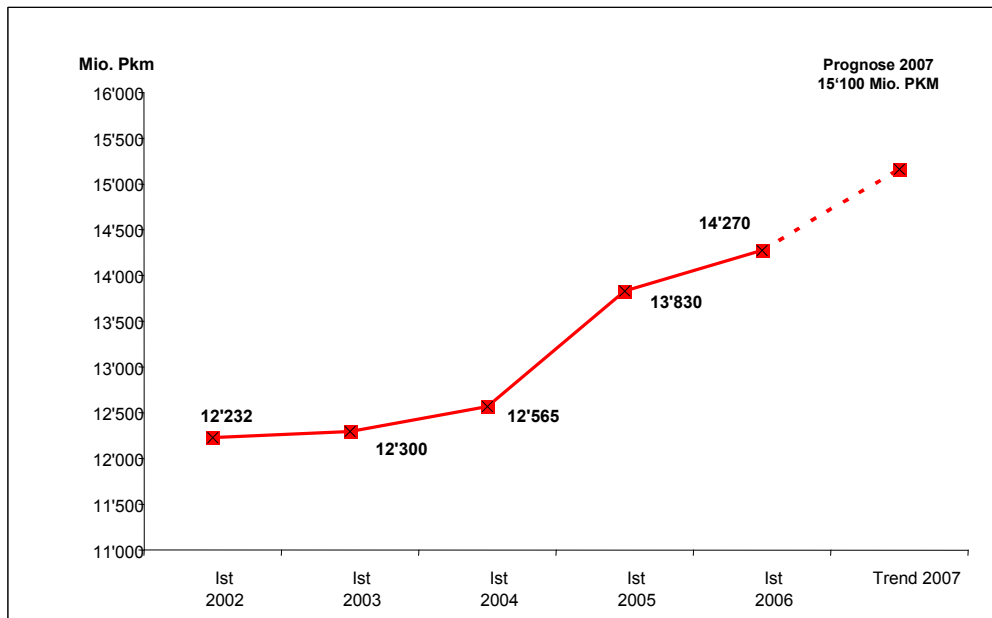
Immer mehr Reisende – Erfolg und Herausforderung

Andreas Meyer,
CEO SBB

3

- Knapp drei Wochen vor dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember orientieren wir Sie über die wesentlichen Neuerungen und Verbesserungen für unsere Kundinnen und Kunden:
 - Lötschbergbasistunnel, Vollknoten Interlaken und zusätzliche Direktverbindungen (Genf–Bern, Basel–Zürich, Bern–Zürich) erweitern das Fahrplanangebot.
 - Gleichzeitig erweitern und vereinheitlichen wir das Service-Angebot in den Zügen: In den nächsten zwei Jahren werden wir die Dienstleistungen auf den Zügen nach Zugskategorien vereinheitlichen. In einer ersten Phase bauen wir das Speisewagenangebot aus und überarbeiten das Familienwagen-Konzept.
 - Bereits ab heute steht unseren Kunden eine Gratis-Telefonnummer offen für direkte Kundenreaktionen: 0800 401 401.
- Die Nachfrage nach Bahnleistungen ist auch in den ersten zehn Monaten 2007 weiter deutlich angestiegen. Wir sind Europameister im Bahnfahren. Damit wir diese Spitzenposition auch künftig halten können, müssen wir die Qualität der gesamten Transport-Kette pflegen und weiter entwickeln.

Division Personenverkehr – Entwicklung der Personen-Kilometer

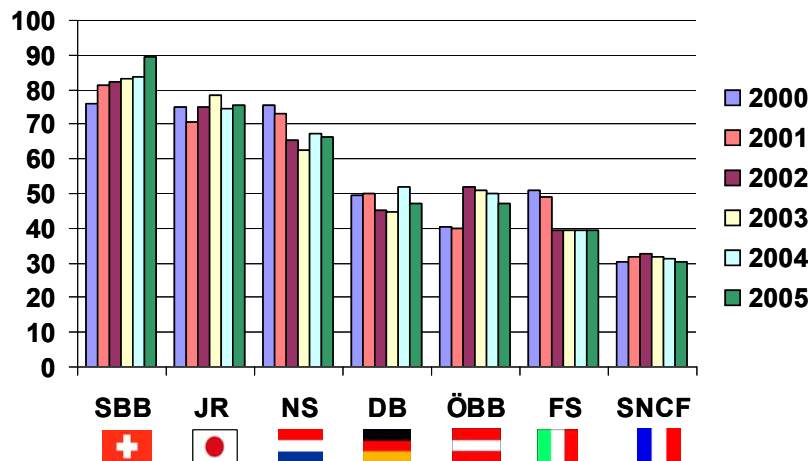


4

- Seit der Einführung von Bahn 2000 befindet sich der Personenverkehr der SBB auf dem Wachstumspfad. Im ersten Halbjahr 2007 steigerte die SBB im bahnrelevanten Markt den Marktanteil im Vorjahresvergleich um 2,7 Prozentpunkte auf 35,8 Prozent.
- Getragen wird die positive Nachfrageentwicklung durch eine breite, ständig wachsende Stammkundschaft. Über 341'000 Schweizerinnen und Schweizer besitzen heute ein Generalabonnement; allein im laufenden Jahr wuchs die Zahl der GA-Kunden um über 24'000 (+7,7%). Und 2'124'400 Kundinnen und Kunden reisen derzeit mit einem Halbtax-Abonnement; das sind 72'400 Kunden mehr als Ende 2006 (+3,5%). Damit ist das Halbtax mit Abstand die beliebteste Rabattkarte der Schweiz.
- Beim GA und beim Halbtax schreiten wir seit einigen Jahren von Rekord zu Rekord.
- Wir gehen davon aus, dass dieser Bahn-2000-Effekt noch nicht voll ausgeschöpft ist und sich die Nachfrage auch in den nächsten Jahren weiter nach oben entwickeln dürfte.
- Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember steht uns ein weiterer Angebotsschritt bevor, der sich positiv auf die Nachfrageentwicklung auswirken dürfte.

Die SBB operiert an der Kapazitätsgrenze.

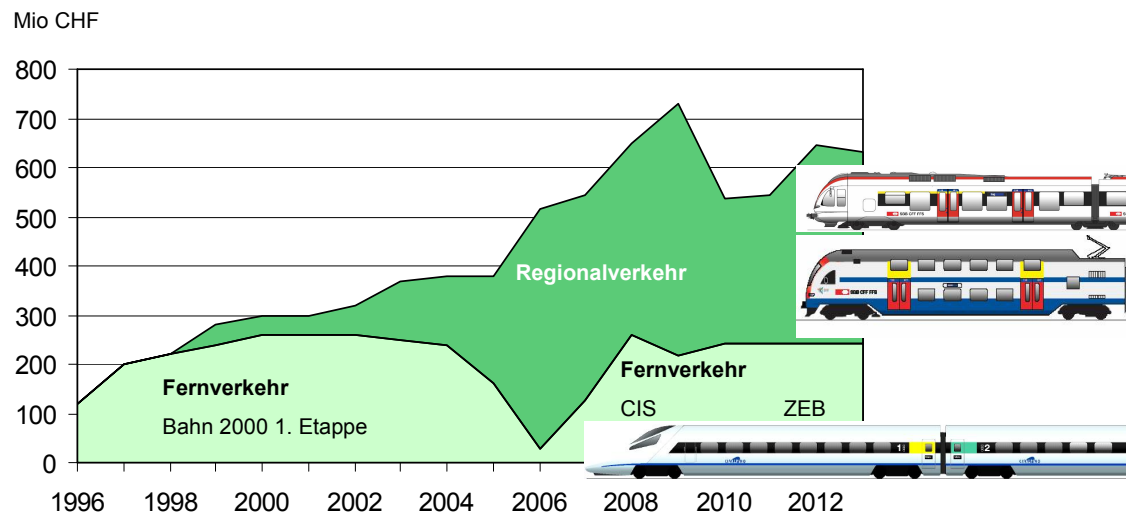
Zugkilometer pro Km Schiene und Tag



5

- Die Schweiz ist nicht nur Europameister im Bahnfahren. Weltweit betreiben wir eines der dichtesten Schienennetze und fahren am meisten Zugkilometer pro Kilometer Schiene.
- Verschiedenerorts operieren wir auf unserem Netz an der Kapazitätsgrenze.
- Die positive Nachfrageentwicklung kann in der Zukunft nur mit entsprechenden Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur aufgefangen werden. Der positive Entscheid des Bundesrates zu ZEB weist in die richtige Richtung. Wir brauchen die möglichst rasche Realisierung der ZEB-Projekte.
- Infrastrukturprojekte sind langfristige Unterfangen: von der ersten Idee bis zur Realisierung dauert das gut und gerne 10 bis 15 Jahre. Das ist auch bei den ZEB-Projekten nicht anders; geben die eidgenössischen Räte im nächsten Jahr grünes Licht, dauert es acht bis zehn Jahre bis zur Inbetriebnahme der sog. Kernprojekte.

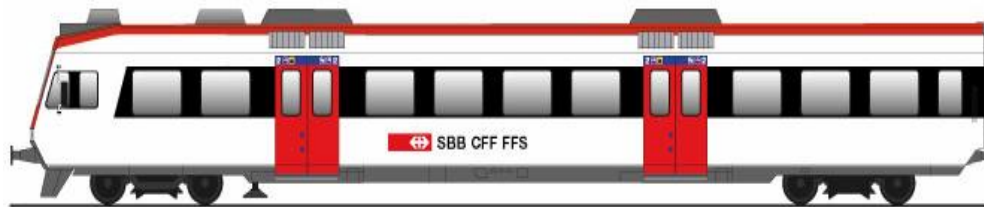
Die SBB investiert pro Jahr mehr als 500 Mio CHF in ihr Rollmaterial, um die Nachfrage zu befriedigen.



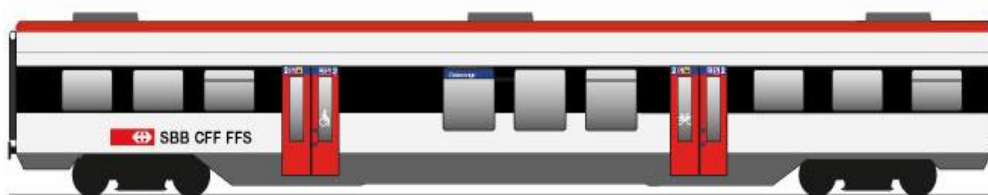
6

- Wir warten aber nicht einfach auf den Ausbau der Infrastruktur, sondern investieren auch kräftig beim Rollmaterial, damit wir der Nachfrage entsprechen können. Auch das braucht aber seine Zeit: von der Evaluation bis zum Einsatz des ersten Fahrzeuges dürften das auch rund ein halbes Dutzend Jahre sein.
- Die SBB investiert pro Jahr insgesamt über 500 Mio. Franken ins Rollmaterial von Fern- und Regionalverkehr.
- Namentlich im Regionalverkehr, aber auch im Fernverkehr stehen in den kommenden Jahren grosse Investitionsvorhaben an.
- Für diese Investitionen ins Rollmaterial muss die SBB die nötigen Mittel erwirtschaften. Das heisst, die SBB muss Gewinne erzielen. Ich habe keinerlei Verständnis für Forderungen, welche die SBB diesbezüglich in enge Ketten legen wollen. Das ist nicht im Sinne unserer Kundinnen und Kunden.
- Der Bund hat uns beauftragt, einen „angemessenen Gewinn“ zu erzielen. Wie hoch dieser „angemessene Gewinn“ sein darf, definiert der Eigner.

„Domino“: Investition in ein innovatives Fahrzeugprogramm



Steuerwagen



B Niederflurwagen mit WC

7

- Dabei geht es nicht nur um die Beschaffung von neuem Rollmaterial, sondern auch um die Anpassung von bestehendem Material an veränderte Bedürfnisse. Und um die Werterhaltung.
- So investieren wir insgesamt 510 Millionen Franken in die seit 20 Jahren im Einsatz stehende Flotte der Nahverkehrspendelzüge NPZ.
- Die ersten modernisierten Kompositionen kommen ab Mitte 2008 zum Einsatz. Bis 2013 sollen 130 modernisierten Kompositionen zur Verfügung stehen. Die ersten Fahrzeuge werden im Wallis und in der Romandie eingesetzt.
- Bei den Trieb- und Steuerwagen werden Aussen- und Innendesign komplett überarbeitet und zeitgemäsem Standard angepasst.
- Neu eingebaut werden Klimaanlage, Videoüberwachung und ein optisches Kundeninformationssystem.
- Gleichzeitig beschaffen wir für die NPZ-Kompositionen 140 neue Niederflur-Zwischenwagen.
- Mit den überholten Trieb- und Steuerwagen und den neuen Niederflur-Zwischenwagen bilden wir Zugkompositionen, die wir „Domino“ nennen.
- Die Domino-Kompositionen können flexibel zusammengestellt werden – von der kleinsten Kombination „Domino 2“ (bestehend aus je einem Trieb- und Steuerwagen) über die Standardkombination (Trieb-, Zwischen- und Steuerwagen) bis zum „Domino 6“ (Trieb- und Steuerwagen sowie vier Zwischenwagen).
- Zudem sind jeweils Doppel- oder Dreifachformationen möglich.
- Sämtliche Züge sind kompatibel mit der bestehenden Perroninfrastrukturlänge.
- Die Züge werden in der ganzen Schweiz im Regionalverkehr eingesetzt.

Daran messen die Kunden die Leistungen der SBB: Kundeninformation, Sitzplätze, Kunden-Pünktlichkeit



8

- Wir befragen jeden Monat über 2000 Kundinnen und Kunden zur Zufriedenheit mit der SBB. Dabei zeigt sich: Hauptärgernisse für unsere Kunden sind eine mangelhafte Kundeninformation im Störfall, übervolle Züge sowie Verspätungen und verpasste Anschlüsse. Daran werden wir gemessen.
- Wir strengen uns an, das Qualitätsniveau zu halten und nach Möglichkeit zu verbessern. Ich sage es offen: In unserem dicht ausgelasteten Netz sind spürbare Verbesserungen schwierig zu erreichen.
- Mit der Schaffung eines neuen Operation Centers Personenverkehr OCP hat die SBB in den letzten Monaten eine leistungsfähige Basis geschaffen für eine verbesserte Kundeninformation im Störfall. Entsprechend zeigen die Umfragewerte unserer Kundenbefragung einen positiven Trend: von 70.0 zu Jahresbeginn auf 71,3 im September 2007. Ebenfalls seit ein paar Monaten steht unseren Kundinnen und Kunden auf www.sbb.ch/166 eine laufend aktualisierte Schweizer Karte zur Verfügung, die über aktuelle Störungen informiert.
- Bei der SBB kämpfen wir zu Spitzenzeiten auf einigen Strecken mit mangelnden Kapazitäten. Grundsätzlich werden wenn immer möglich Züge während der Hauptverkehrszeit verstärkt. ICN-Züge werden in Doppeltraktion geführt. Wo nötig und möglich, setzen wir Entlastungszüge ein. Zu den konkreten Massnahmen wird Sie Paul Blumenthal informieren.
- Spezialisten aus den verschiedenen Bereichen der SBB suchen derzeit nach neuen Wegen und Möglichkeiten, die Pünktlichkeit unserer Züge weiter zu verbessern und die Zahl der verpassten Anschlüsse möglichst zu minimieren.
- Wir vereinfachen ab heute auch den direkten Kontakt zu unseren Kundinnen und Kunden und richten eine Gratis-Telefonnummer für Kundenreaktionen ein.

Der direkte Draht zu unseren Kunden

Für Kundenreaktionen gibt's ab heute einen neuen direkten Draht zur SBB: **0800 401 401**

Der Anruf ist für unsere Kundinnen und Kunden kostenlos.

Für Auskünfte und Billettbestellungen gilt weiterhin die Rail-Service-Nummer 0900 300 300 (CHF 1.19/Min.).

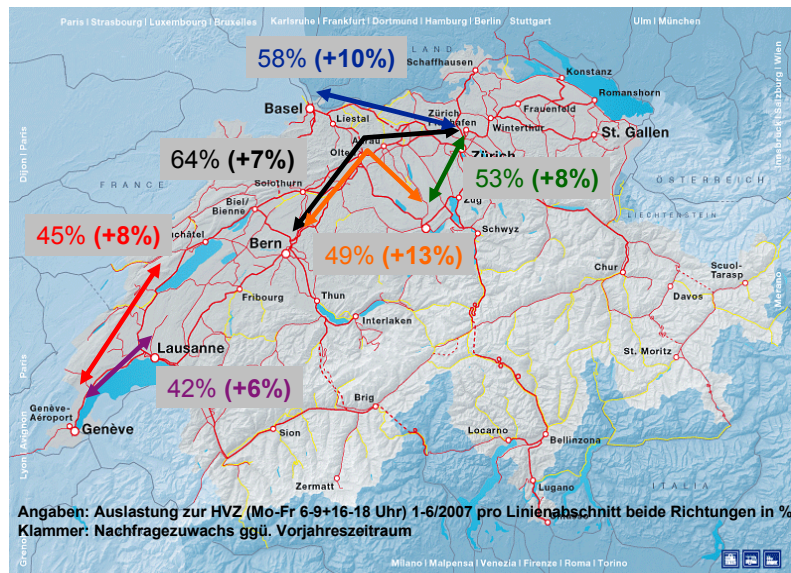
9

- Kundenreaktionen sind uns viel wert. Mit Hilfe unserer Kundinnen und Kunden kann sich die SBB kontinuierlich verbessern.
- Bereits heute bearbeitet die SBB jährlich rund 40'000 Reaktionen von Kundinnen und Kunden.
- Die Reaktionen werden zentral erfasst und ausgewertet. Mögliche Verbesserungsmassnahmen werden direkt über die Linien-Organisation eingeleitet.
- Ab heute schalten wir eine Gratis-Telefonnummer auf für unsere Kundinnen und Kunden: Hier können sie Erfahrungen, Anregungen und Kritik an Leistungen der SBB melden.
- Die Nummer lautet: 0800 401 401
- Bitte beachten Sie: Für Fahrplanauskünfte, Billettbestellungen etc. gilt weiterhin die bekannte Rail-Service-Nummer 0900 300 300.

Die Erfolgsgeschichte von Bahn 2000 wird fortgeschrieben

Paul Blumenthal,
Leiter Personenverkehr SBB

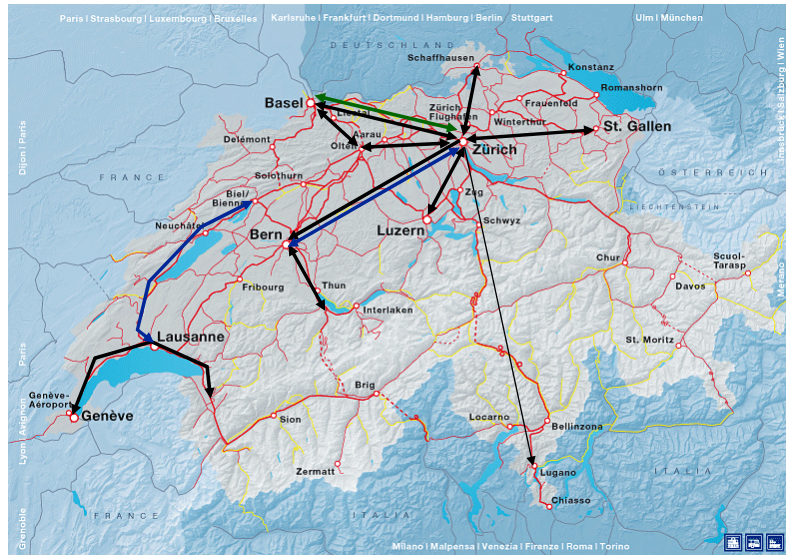
Das Wachstum in den Pendlerspitzen hält an



11

- Im Vorjahresvergleich ist die schweizweite Auslastung unserer Fernverkehrszüge im ersten Halbjahr 2007 um 4% gestiegen.
- Im gleichen Zeitraum nahm die Auslastung in der Hauptverkehrszeit (HVZ) um 5% zu. Im Verkehr mit den grossen Zentren (Zürich, Basel, Bern, Genf) beträgt die Zunahme bis zu 13%.
- Die schweizweite Auslastung der Züge zur HVZ liegt um mehr als 10% über dem Tagesdurchschnitt.
- In den starken Pendlerrelationen erreicht die Auslastung in den Zügen zwischen 6 und 9 Uhr und zwischen 16 und 18 Uhr einen Durchschnittswert von bis zu 64%. (Bern-Zürich)
- In einzelnen Abschnitten beträgt die Auslastung je Zug und Richtung zu Spitzenzeiten praktisch 100%.
- Dieses zeitlich und räumlich stark schwankende Nachfragewachstum stellt hohe Ansprüche an die jeweiligen Produktions-Konzepte: In den HVZ sind die Züge zu kurz und in den Randzeiten zu lang. Zusätzliche Entlastungszüge sind auf den dicht befahrenen Strecken sehr schwierig trassierbar.

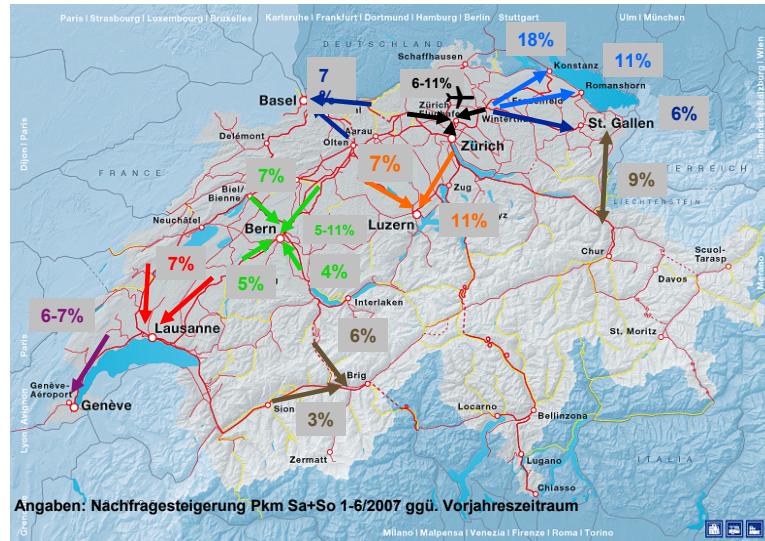
SBB baut die Kapazitäten in der HVZ in den nächsten Jahren weiter aus



12

- Die SBB bemüht sich, den Nachfragespitzen mit der flexiblen Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten Rechnung zu tragen. Grundsätzlich werden wenn immer möglich Züge während der HVZ verstärkt bzw. ICN in Doppeltraktion geführt.
- Im laufenden Jahr haben wir zum Beispiel die folgenden Massnahmen realisiert:
 - Zusätzlicher IC Zürich–Basel mit Abfahrt 06.56 als Vorläufer zum TGV (Zürich ab 07.02)
 - Zusätzlicher IC Zürich–Bern mit Abfahrt in Zürich um 7.18 Uhr (MO-FR) als Ersatz für den TGV
 - IC 911 Bern–Zürich (Bern ab 7.02 Uhr) mit zusätzlichem 1.Kl.-Wagen und zusätzlichem 2.Kl.-Wagen verstärkt
 - IC 912 Zürich–Bern (Zürich ab 8.00 Uhr) mit zusätzlichem 1.Kl.-Wagen verstärkt
 - IR 2316 Luzern–Zürich HB (Luzern ab 7.35 Uhr) mit 2 zusätzlichen 2.Kl.-Wagen verstärkt
 - IC 2510 Luzern–Bern (Luzern ab 6.55 Uhr) mit zusätzlichem 1.Kl.-Wagen verstärkt
 - IR 1406 Morges–Genève (Morges ab 7.32 Uhr) mit zusätzlichem 2.Kl.-Wagen verstärkt
 - IR 1735 Lausanne–Montreux (Lausanne ab 16.20 Uhr) mit 2 zusätzlichen 2.Kl.-Wagen verstärkt
- Mit dem bevorstehenden Fahrplanwechsel:
 - verkehren zur HVZ zusätzliche Nonstop-IC-Züge Basel–Zürich halbstündlich
 - verkehrt ein zusätzlicher IC Bern–Zürich um 17.14 Uhr
 - verkehren zwischen Bern–Thun–Spiez namentlich am Wochenende zusätzliche BLS-RE
- Für 2009 planen wir:
 - den integralen IC-Halbstundentakt Basel–Zürich
 - die Umstellung von ICN Biel/Bienne–Konstanz (Einfachtraktion) auf konventionelles Rollmaterial (EW IV) mit entsprechender Kapazitätserhöhung.
 - zudem prüfen wir den Einsatz weiterer Züge zwischen Bern–Zürich und zwischen Biel–Lausanne

Die Pendlerbahn ist auch eine Freizeitbahn



13

- Neben dem Pendlerverkehr entwickelt sich auch der Freizeitverkehr überaus positiv und verzeichnete im ersten Halbjahr 2007 ein Wachstum von 5%.
- Dabei stellen wir regionale Unterschiede fest:
 - stark wachsenden Freizeit-Verkehre in der Nord-Ost-Schweiz, Westschweiz und im Zulauf auf Bern, Basel und Zürich.
 - mässig wachsende Freizeit-Verkehre im Berner Oberland, Graubünden und Jura.
 - Nachfragerückgänge im Segment Gotthard/Tessin.

Neupositionierung „Services im Zug“: Erste Schritte ab 2008



14

- In den nächsten zwei Jahren wird die SBB neben dem eigentlichen Ausbau des Angebots und der Erneuerung der Flotte auch die Dienstleistungen auf dem Zug innerhalb der einzelnen Zugskategorien klarer positionieren und ausbauen.
- In einer ersten Phase geht es um den Ausbau des Speisewagenangebotes. Dabei kommen auf gewissen Strecken im Intercity-Verkehr wieder die beliebten, einstöckigen Speisewagen zum Einsatz.
- Zusätzlich wird das Konzept der Familienwagen überarbeitet und deren Einsatzgebiet erweitert.

Service-Merkmale von Intercity- und Interregio-Zügen

Vereinheitlichung der Service-Merkmale im Verlauf 2008/2009

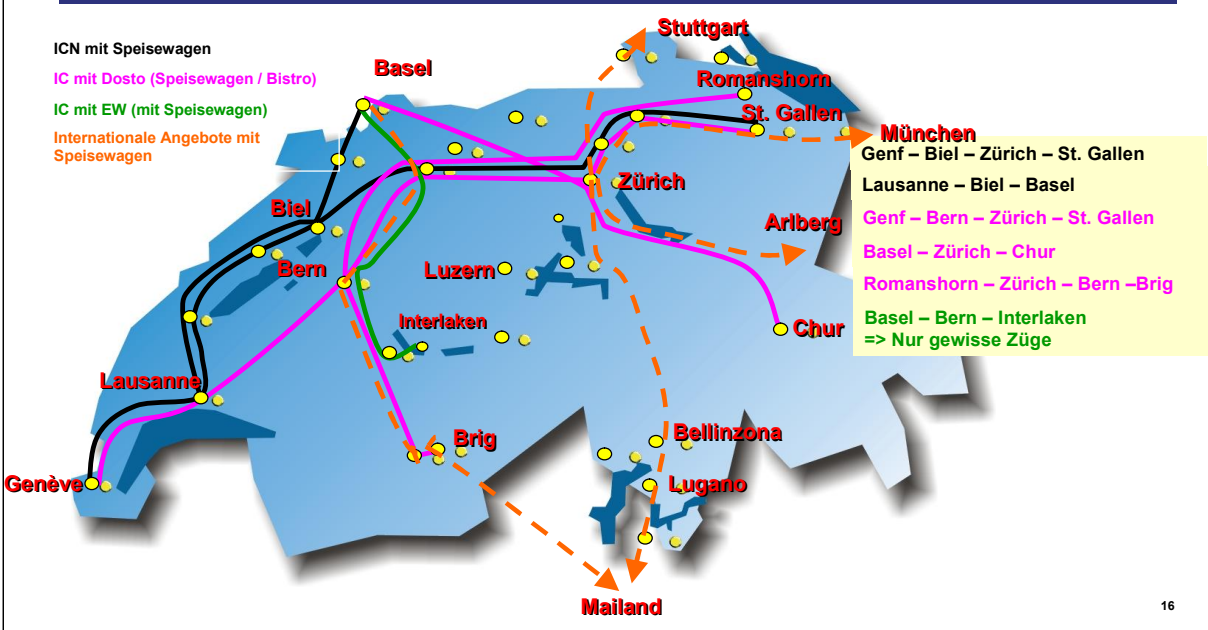
Produkt	Zugbegleitung	Speise- / Bistrowagen	Railbar	Business- und Ruhezone	Familienwagen/zone	Klimatisierung
IC	JA	JA	JA	JA	JA	JA
IR	JA	NEIN	nach Linie*	NEIN	NEIN	JA

* Railbar u.a. Basel–Chur, Luzern–Zürich-Flughafen, Arth-Goldau–Zürich

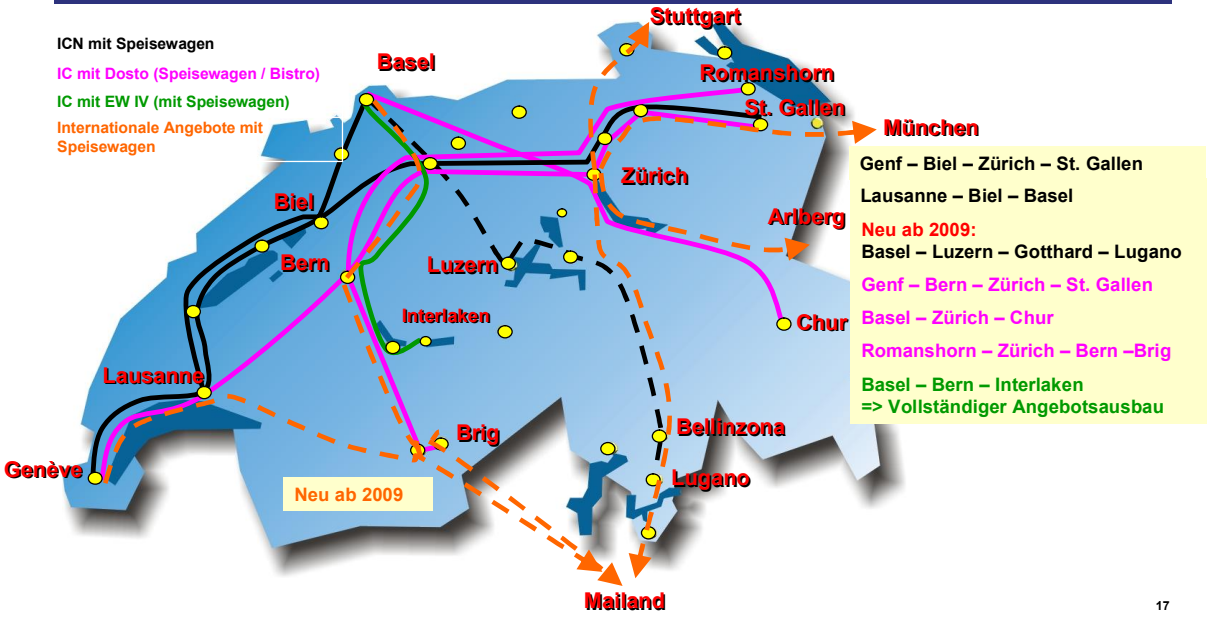
15

- Im Verlauf der nächsten zwei Jahre vereinheitlichen wir den Service auf den Intercity- und Interregio-Zügen. Damit schaffen wir Klarheit für den Kunden, was er an Bord unserer Züge erwarten kann. Namentlich die Reisenden in den einstöckigen IC-Zügen (EW IV) profitieren künftig wieder von einem Speisewagen-Angebot.
- Es kommen mehr Speisewagen zum Einsatz: 2008 verkehren 234 Züge mit bedienten Speisewagen (2007: 213 Züge). Auch im Wallis fahren künftig wieder Züge mit Speisewagen.
- Es kommen mehr Railbars zum Einsatz: 2008 verkehren 302 Züge mit Railbars (2007: 282); 163 IC, 93 IR und 46 Cis.

Speisewageneinsatz 2008

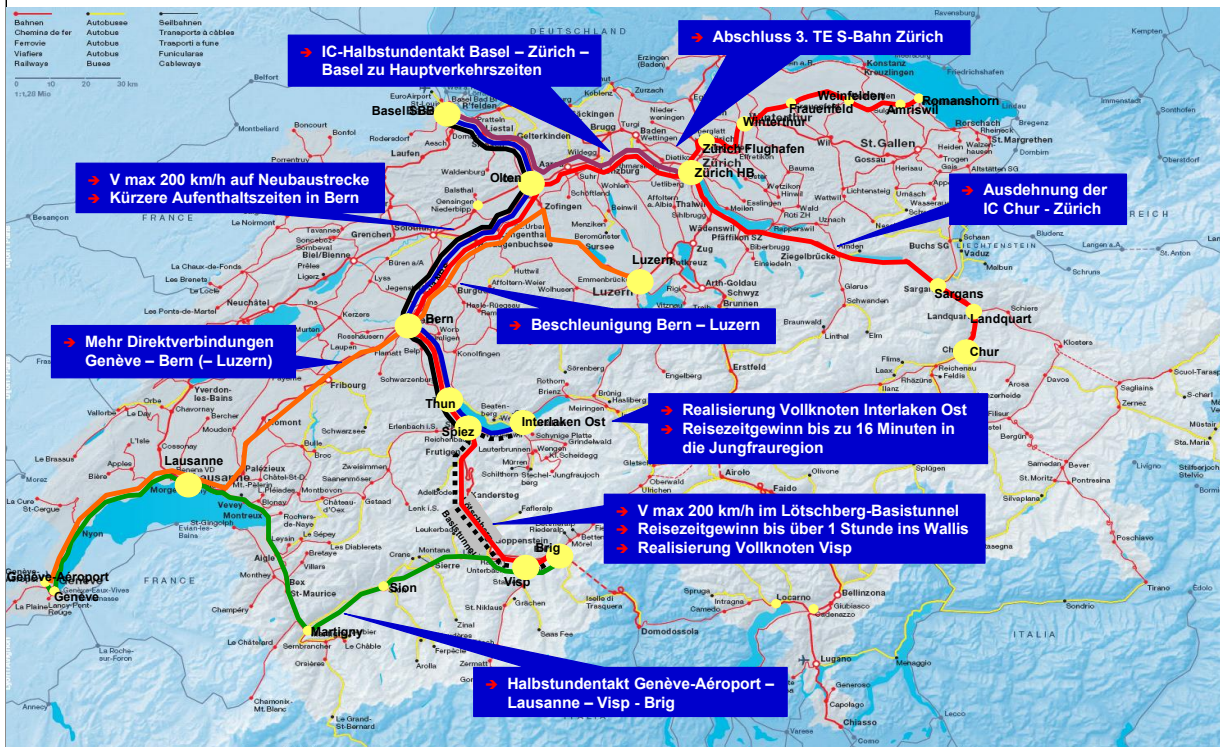


Speisewageneinsatz 2009



Nationaler Verkehr Fahrplan 2008

schneller auf der Nord-Süd-Achse und regional ausgewogen



Die grösste Neuerung des Fahrplanwechsels vom 9. Dezember 2007 bringt die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels mit sich. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit ins Wallis um eine ganze Stunde.

Das Berner Oberland profitiert mit dem neuen Anschlussknoten Interlaken Ost von Reisezeitgewinnen. Die Angebotsveränderungen im Einzelnen:

(Basel-) Bern-Thun-Spiez-Interlaken Ost

Der neue Anschlussknoten Interlaken Ost ermöglicht kürzere Reisezeiten von bis zu 18 Minuten in die Jungfrauregion. Dafür sind keine Direktverbindungen Zürich – Interlaken mehr möglich. In Bern besteht aber immer Anschluss (wenn möglich perrongleich) von/nach Zürich. Im einzelnen verkehren:

- stündlicher **IC** oder ICE Basel–Bern–Spiez–Interlaken (verkehrt 5x pro Tag nach Frankfurt/Berlin)
- stündlicher **IC** Basel–Bern–Spiez und weiter alternierend nach Brig oder Interlaken

(Zürich/Basel-) Bern-Thun-Spiez-Visp-Brig

Basel – Visp oder Zürich–Visp in 1 Stunde und 59 Minuten! Bern–Zermatt in 2 Stunden und 7 Minuten! Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels am 9. Dezember 2007 macht's möglich. Die Züge verkehren neu stündlich Romanshorn–Brig (auf Neubaustrecke und im Lötschberg-Basistunnel mit V max 200 km/h). Im einzelnen verkehren:

- stündlicher **IC** Romanshorn–Zürich–Bern–Spiez–Visp–Brig;
- stündlicher **IC** Basel–Bern–Spiez und weiter alternierend nach Brig oder Interlaken (verkehrt 4x pro Tag als Cisalpino von/nach Milano)

Genève-Aéroport-Brig

Neu wird der halbstündliche IR Genève-Aéroport–Sion nach Brig verlängert. Dadurch entsteht ein neuer integraler IR Halbstundentakt Genève-Aéroport–Visp–Brig.

Basel SBB-Zürich

Auf der Strecke Basel–Zürich–Basel verkehren von Montag–Freitag zu den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Nonstop-Züge (Basel ab 6.37, 7.37, 8.37, Zürich HB ab 6.28, 7.26, 16.26, 17.28, 18.28). Ab Dezember 2008 wird der InterCity-Halbstundentakt Basel–Nonstop–Zürich integral eingeführt.

Genève-Aéroport-Lausanne-Bern-Luzern

Die Fahrzeit beim **IC** Bern-Luzern verkürzt sich um weitere 5 Minuten auf genau 1 Stunde. Es werden mehr Direktverbindungen als bisher Genève–Bern (–Luzern) angeboten.

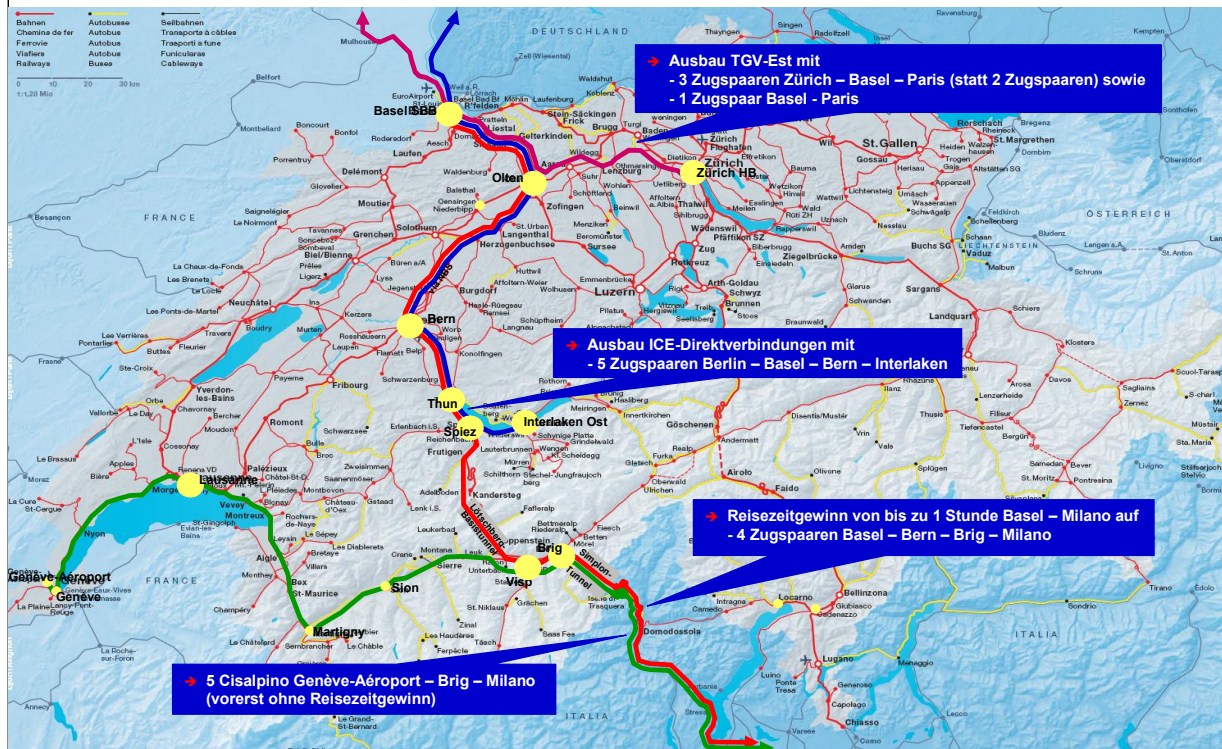
Abschluss 3. TE S-Bahn Zürich

Verlängerung der S8 nach Weinfelden, ½-h-Takt S6 bis Buchs–Dällikon, Verlängerung S8 bis Affoltern am Albis.

Zürich-Chur

Ausdehnung **IC**-Stundentakt am Abend um 1 Stunde. Letzte **IC**-Abfahrt in Zürich Richtung Chur neu 20.37 und ab Chur 19.09 (neu täglich).

Internationaler Verkehr Fahrplan 2008



- Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels bringt auch eine Fahrzeitverkürzung bis nach Mailand mit sich. Und weil seit vergangenem Juni auch Paris von Zürich aus nur 4 1/2 Stunden entfernt ist, können Modebegeisterte wählen, ob sie lieber nach Paris oder nach Mailand einkaufen gehen möchten.

TGV-Est

- Das Angebot von Zürich nach Paris wird um ein Zugpaar ausgebaut. So verkehren ab Zürich drei und ab Basel weiterhin vier TGV. Paris-Est ist ab Basel in nur 3 1/2 Stunden, ab Zürich in nur 4 1/2 Stunden erreichbar. Die Höchstgeschwindigkeit zwischen Strassburg und Paris beträgt 320 km/h. Die Ankunft ist im renovierten Pariser Gare de l'Est mit kurzer Fussdistanz zum Gare du Nord: Anschlüsse mit Thalys nach Brüssel und Eurostar nach London.

Cisalpino Basel–Brig–Milano

Es verkehren täglich 4 Neigezüge Basel–Bern–Brig–Milano. Der Reisezeitgewinn beträgt gegenüber den heutigen konventionellen Zügen ca. 1 Stunde.

Cisalpino Genève-Aéroport–Brig–Milano

Es verkehren täglich 5 Züge Genève-Aéroport–Milano, davon 1 Zug nach Venezia. Wegen der verspäteten Ablieferung der neuen Triebzüge ETR 610 verkehren diese Züge vorerst noch mit konventionellem Rollmaterial und ohne Fahrzeitgewinn.

ICE Berlin–Basel–Bern–Interlaken

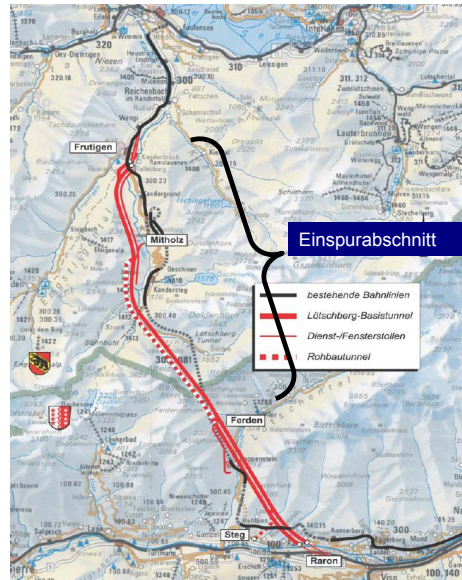
Es verkehren neu täglich 5 ICE von/nach Berlin/Frankfurt nach Interlaken.

Interlaken Ost ab	06.01	08.01	10.01	12.01	15.01 Neu
nach	Berlin	Berlin	Berlin	Berlin	Frankfurt

von Frankfurt	Berlin Neu	Berlin	Berlin	Berlin	
Interlaken Ost an	10.57	13.57	15.57	19.57	21.57

neu (statt Bern)

Anspruchsvolles Betriebskonzept am Lötschberg



20

- 2/3 des 34 km langen Lötschberg-Basistunnels sind nur einspurig ausgebaut. Die Streckenauslastung beträgt 97%.
- Abweichungen vom Fahrplan haben erhebliche Auswirkungen auf das Gesamtsystem und die Fahrplanstabilität.
- Mit der BLS als Infrastrukturbetreiber wird eine gemeinsame Verkehrsmanagement-Zentrale gebildet, die eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs am Lötschberg ermöglicht. Zusätzlich kann so auf aktuelle Verkehrsentwicklungen flexibel reagiert werden.
- Im Vorfeld haben sich BLS und SBB abgesprochen und für verschiedenste Szenarien betriebliche Entscheide vordefiniert. So werden zum Beispiel verspätete Züge des nationalen Fernverkehrs und des internationalen Verkehrs nicht über die Bergstrecke umgeleitet, sondern verkehren nach Möglichkeit durch den Basis-Tunnel.
- Bei verspäteten Zügen werden die Anschlüsse wenn immer möglich durch Dispo-Züge sichergestellt.

Flottensituation (Fokus: V200 u. Lötschberg-Basistunnel)



RE 460

→ Dezember 2007: alle 119 RE 460 sind umgebaut



ICN

→ Dezember 2007: alle 44 Fahrzeuge sind bereit



IC 2000

→ Dezember 2007: die 341 Fahrzeuge sind bereit



IC Bt

→ Dezember 2007: 90 Fahrzeuge sind umgebaut



EW IV

→ Dezember 2007: 297 Fahrzeuge sind umgebaut



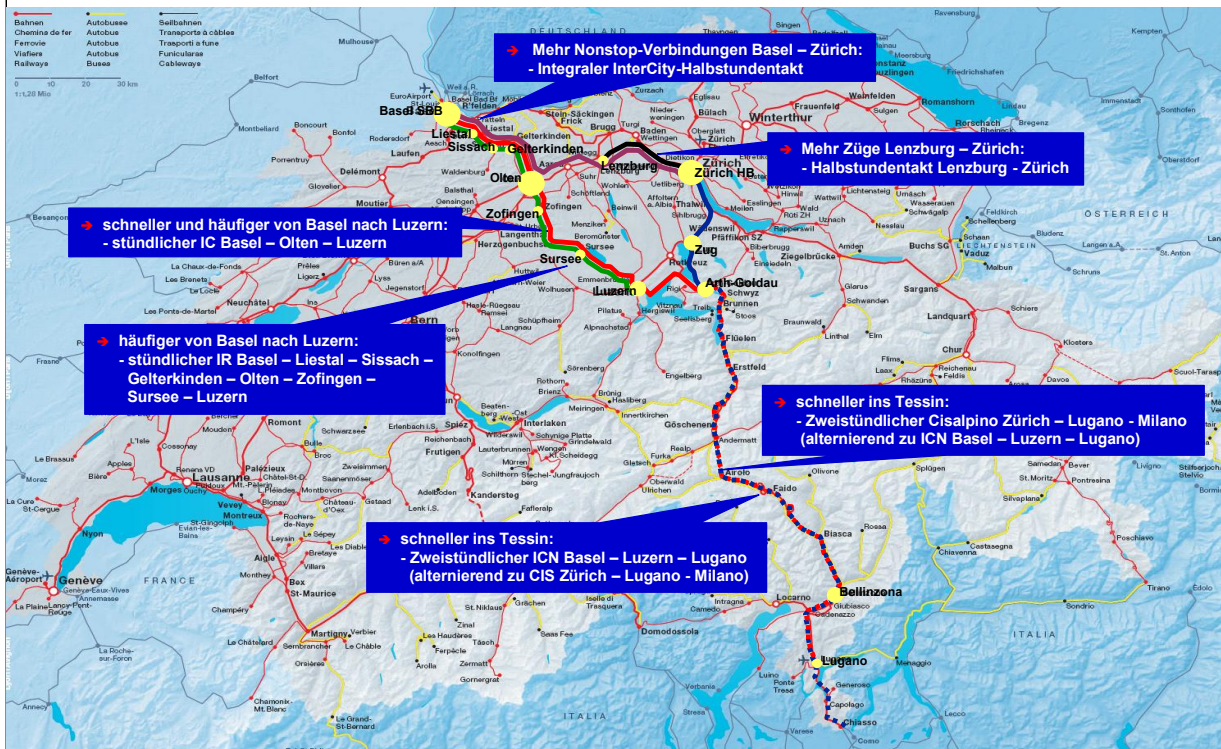
ETR 470

→ Dezember 2007: 4 Fahrzeuge sind bereit

21

- ETCS Level 2 ermöglicht einen stabilen Betrieb mit V200 auf der Neubaustrecke (NBS). Bis zum heutigen Tag wurden rund 100'000 kommerzielle Fahrten unter ETCS Level 2 über die NBS abgewickelt.
- Die Erfahrungen mit den vorgezogenen kommerziellen Fahrten durch den Lötschberg-Basistunnel zeigen, das ETCS Level 2 stabil läuft und die im Fahrplan hinterlegten Soll-Fahrzeiten eingehalten werden können.

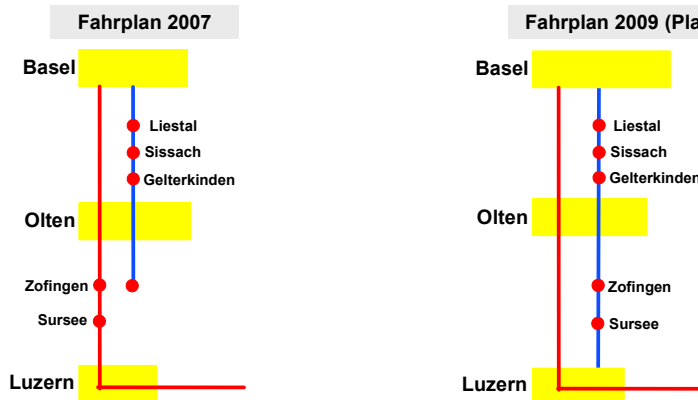
Ausblick: Nationaler Verkehr Fahrplan 2009



Der Fahrplan 2009 steht im Zeichen der Gotthardachse. Auch hier gewinnen die Reisenden noch mehr Zeit, Flexibilität und Komfort.

Basel–Luzern

Zwischen Basel–Luzern wird ein stündlicher ICN/IR mit Halt nur in Olten vorgesehen. Der IR Basel–Zofingen wird nach Luzern verlängert.



(Basel–Luzern / Zürich–) Arth-Goldau–Lugano

Zwischen Arth-Goldau–Lugano verkehrt stündlich ein schneller Neigezug mit einem Reisezeitgewinn von ca. 15 Minuten. Dieser Zug verkehrt alternierend von Basel und Luzern als ICN oder von Zürich als Cisalpino.

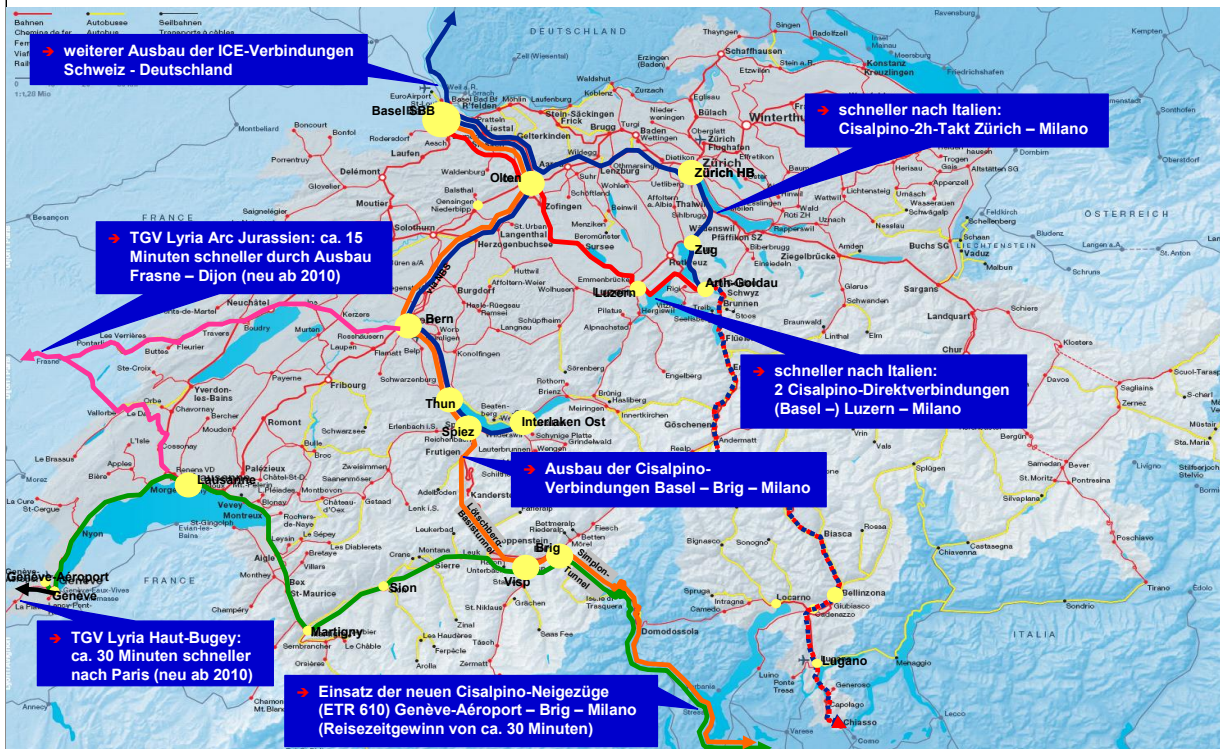
Basel–Zürich

Der IC-Halbstundentakt Basel–Nonstop–Zürich wird integral eingeführt.

Lenzburg–Zürich

Dank einem neuen IR Aarau–Lenzburg–Zürich entsteht ein Halbstundentakt Lenzburg–Zürich.

Ausblick: Internationaler Verkehr Fahrplan 2009 SBB CFF FFS



Cisalpino Genève-Aéroport-Brig-Milano

Zwischen Genf und Milano werden teilweise die neuen Neigezüge ETR 610 eingesetzt. Dies bedeutet für diese Züge einen Fahrzeitgewinn von ca. einer halben Stunde gegenüber den konventionellen EuroCity-Zügen (EC).

Cisalpino Basel-Brig-Milano

Das Angebot wird weiter ausgebaut (5-6 Zugpaare).

Cisalpino Zürich-Milano

Zwischen Zürich und Milano verkehren neu ausschliesslich Neigezüge im Zweistundentakt.

Cisalpino Basel-Luzern-Milano

Zwischen (Basel-) Luzern und Milano sind zwei schnelle Neigezugpaare vorgesehen.

ICE Zürich/Interlaken-Deutschland

Das Angebot wird weiter ausgebaut.

TGV Lyria Genève-Paris

Paris rückt ab voraussichtlich Ende 2009 mit ca. 30 Minuten Fahrzeitgewinn näher an Genf dank Ausbau Haut-Bugey.

TGV Lyria Bern/Lausanne-Dijon-Paris

Dank Streckenausbauten zwischen Frasné und Dijon entsteht voraussichtlich ab Ende 2009 ein Reisezeitgewinn von ca. 15 Minuten.