

Fahrplan 2026

Mit einem Ausblick auf den Fahrplan 2027

Das Fahrplanjahr 2026 dauert 13.12.2025–12.12.2026.

Hinweis zur Formulierung: Soweit nichts anderes angegeben ist, gelten die Angaben immer in beiden Richtungen.

Tarif

Die Preise im öffentlichen Verkehr bleiben im Jahr 2026 grundsätzlich unverändert.

Inbetriebnahme von Ausbauprojekten in der Nordwestschweiz

Der Fahrplan 2026 bringt in der Nordwestschweiz den grössten Angebotsausbau seit 20 Jahren. Projekte aus drei Ausbauprogrammen der Eisenbahninfrastruktur ermöglichen ab dem 13. Dezember 2025 erweiterte Angebote:

Der neugebaute Bahnhof Liestal ist ein eher spätes Projekt aus dem Programm «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB), das 2009 genehmigt wurde. Die erweiterte und flexiblere Anlage sowie das Ende der Bauarbeiten erlauben einen Teil der in den letzten Jahren eingeführten Fahrzeitverlängerungen auf der Achse Basel–Olten rückgängig zu machen und der dem IR37 Basel–Aarau–Zürich den Halt Gelterkinden einzuführen.

Das Wendegleis 40 in Liestal, die Entflechtung Muttenz mit der Donnerbaumbrücke sowie die Leistungssteigerung in Basel SBB mit zwei weiteren Perrongleisen und der zusätzlichen Passerelle wurden aus dem Ausbauschritt 2025 finanziert. Sie ermöglichen, den S-Bahn-Takt von 30 Minuten auf 15 Minuten zu erhöhen.

Die Doppelspur Grellingen–Duggingen ist ein frühes und das bisher grösste umgesetzte Projekte aus dem Ausbauschritt 2035. Es gestattet, zwischen Basel und Biel den Halbstundetakt im Fernverkehr einzuführen, auf Kosten der direkten Züge nach Porrentruy.

100 Lausanne–Brig

Um die Kapazität der S-Bahn zwischen Vevey und Bex zu erhöhen, werden die R1 und die R2 mit Regio-Dosto (RABe 511) aus Grandson bis Bex geführt (statt Cully), die R3 und R4 mit 1–2 Flirt (RABe 523) aus Vallorbe/Le Brassus bis Vevey (statt Bex). Der Halt in Villette VD wechselt von den R1/R2 auf die R3/R4.

Die R1/R2 Grandson–Bex wenden nicht mehr in Cully, sondern werden dort vom RE33 Genève–St-Maurice(–Martigny) überholt und fahren anschliessend ohne Halt nach Vevey. Die Reisezeit ab Lausanne nach La Tour-de-Peilz und weiter verlängert sich etwa um 5 Min. kann aber mit Umsteigen in Vevey vom RE33 (an der gleichen Perronkante) etwa auf dem aktuellen Stand gehalten werden.

Roche VD wird halbstündlich statt stündlich von den R1/R2 bedient. Die anderen lediglich stündlichen Halte werden beibehalten: Epesses, Rivaz und St-Saphorin auf der R4, Territet und Veytaux-Chillon auf der R2. Die wohl wenig nachgefragte Verbindung zwischen diesen beiden Haltestellengruppen ist mit einem Aufenthalt von 53/54 Min. in Vevey verbunden. Territet und Veytaux sind allerdings von der VMCV-Trolleybuslinie 201 im 10-Min.-Takt erschlossen. In Veytaux-Chillon hält wie bisher zusätzlich der RE33 im Sommerhalbjahr stündlich.

Die EC Genève–Italien verursachen weiterhin diverse Taktabweichungen bei der S-Bahn und verlangen den Ausfall des Halts der R3 in Villette und der R1 in Roche VD.

Die HVZ-RE 3554, 3556/3567, 3569 St-Maurice–Lausanne (geführt mit Mouette RABe 523.5) bestellt der Kanton Waadt nicht mehr.

127 Bex–Villars–Bretaye

Der Verkehr Bex–Villars-sur-Ollon (R74) wird 16.3–27.11.2026 für Schwerpunktarbeiten am Neubau und der Begradigung der Infrastruktur zwischen Barbolease und Clairière (inkl. neuer Brücke über die Gryonne) auf die Strasse verlegt.

130 St-Gingolph–St-Maurice

Die R91 wird 20.6–30.8.2026 St-Gingolph–Monthey für die Fahrbahnerneuerung zwischen Vionnaz und Monthey auf Bus umgestellt,

133 Martigny–Le Châble

Der «Verbier-Express» als Verlängerung eines RE33 Genève–Aéroport–Martigny nach Le Châble wird erstmals auch im Sommer angeboten, an den Wochenenden Juni–September.

145 Brig–Domodossola

Die Strecke zwischen Iselle di Trasquera, Domodossola und Arona wird 29.5.–26.7.2026 für den Verkehr gesperrt. Der EC-Verkehr zwischen Brig und Milano ist auch über Weihnachten 2025–Neujahr 2026 stark eingeschränkt.

150 Genève–Aéroport–Lausanne

Die R9 Allaman–Murten können wie bereits die R8 Allaman–Payerne nicht mehr in Prilly-Malley halten. Die Reisenden müssen in Renens VD bzw. Lausanne umsteigen, die Reisezeit verlängert sich 4–7 Min.

Die HVZ-RE 3566/3579 Nyon–Genève halten in Coppet statt Versoix (wie bereits die RE 3564/3577), um die RE33 besser zu entlasten.

152 Bellegarde–Genève

Ab 17.8.2026 gilt aufgrund der Fahrbahnerneuerung mit Einspurbetrieb ein Baufahrplan. Angepasst werden v.a. die Trassen der L5 La Plaine–Genève in dieser Richtung. Die TER Lyon–Genève benötigen in beiden Richtung 4–5 Min. länger.

211 Chavornay–Orbe

Der Personenverkehr auf der bestehenden Strecke Chavornay–Orbe unter 700 V = wird spätestens Ende Fahrplan 2025 eingestellt, soweit Rollmaterial und personal bis dahin verfügbar sind. Der Verkehr auf der neuen Strecke über die Schleife und unter 15 kV 16,7 Hz mit direkten Zügen ab Lausanne soll im Frühling 2027 aufgenommen werden.

221 Buttes–Neuchâtel

Ein zusätzlicher Halbstundentaktzug Montag–Freitag R21 7057 Buttes–Neuchâtel 15.47 deckt die Bedürfnisse der Schulen im Val de Travers ab.

Der eingesetzte Flirt ist die zweite Einheit, welche bisher leer mit dem R21 7041 nach Neuchâtel überführt wurde.

210 Lausanne–Biel

230 Biel–Delémont–Basel

Die Inbetriebnahme der Doppelspur Grenchen–Duggingen ermöglicht die Einführung des Halbstundetakts im Fernverkehr Biel–Delémont–Basel. Zusätzliche Zugkm ergeben sich allerdings lediglich zwischen Laufen und Basel. Biel–Delémont entfällt der RE56 Biel–Meroux, Delémont–Laufen die S3 Olten–Porrentruy. Die Direktverbindungen zwischen Biel bzw. Basel und der Region Haute-Sorne–Ajoie gehen verloren.

SBB und BLS haben vereinbart, dass die BLS die neue Fernverkehrsverbindung übernimmt, sie führt den IR56 Biel–Basel mit Mika RE. Der raschere Fahrgastwechsel dank dem Niederflureingang und die höhere Beschleunigung der Mika kompensiert die fehlende Neigetechnik für das bogenschnelle Fahren, das v.a. zwischen Delémont und Basel zur Geltung kommt. Dem IR56 wird zwischen Delémont und Laufen 1 Min. mehr Fahrzeit zugestanden, die er mit 1 Min. weniger Wendezeit in Delémont kompensiert. Beide Linien erhalten gegenüber dem aktuellen IC51 zwischen Laufen und Basel SBB 1 Min. mehr Fahrzeit. Mit den Mika kann auch das Behinderten-Gleichstellungsgesetz auf der Relation Biel–Basel erfüllt werden.

Der «Bieler Wechsel» (Linientausch in Biel) wird mit den Ästen Zürich–Rorschach und Delémont–Basel wieder eingeführt, nachdem er seit Lausanne/Genève per Fahrplan 2025 aufgehoben wurde.

Die IC aus Lausanne verkehren in Biel zur Viertelstunde als IC51 nach Basel, zur Dreiviertelstunde als IC5 nach Zürich–Rorschach. Der IC51 zwischen Biel und Basel wird also um eine halbe Stunde verschoben. In der bisherigen Lage der IC51 verkehrt der neue IR56, geführt von der BLS mit Mika RE, in den HVZ in Doppeltraktion. Wie auf den anderen Fernverkehrslinien der BLS sind diese Züge

weder fahr- noch kundendienstlich begleitet. Als Verpflegungsmöglichkeit stehen die Automaten im Bistro zur Verfügung.

Die Kantonshauptstadt des Kantons Jura erhält den Halbstundentakt im Fernverkehr nach Basel, Basel und Biel sind wie bereits 2007–2015 (damals mit RE und S3) halbstündlich miteinander verbunden. Dagegen verlieren die Haute-Sorne und die Ajoie die umsteigefreien Verbindungen nach Biel und Basel. Oder aus umgekehrter Optik: Die Fahrt aus dem unteren Laufental/Birseck in die Freiberge dauert künftig fast eine halbe Stunde länger und erfordert nicht nur in Glovelier ein Umsteigen, sondern auch in Laufen und Delémont. Ab Basel dauert die Reise wenige Minuten länger, ab Laufen 12 Min.

Trotz leistungsfähigerer Infrastruktur wird der Fernverkehr zwischen Basel und Laufen 1 Min. langsamer, die S-Bahn 2 Min.

Der erste Fernverkehrszug aus Delémont erreicht Basel SBB als IC51 um 6.26 eine halbe Stunde früher als bisher. Der letzte IR56 Basel SBB ab 23.05 verkehrt täglich bis Biel (bisher nur am Wochenende).

Die S3 verkehrt halbstündlich Laufen–Olten, nach Delémont fährt sie nur noch in extremen Randzeiten. Die Züge der S3 fahren früher ab Laufen und später ab Basel und kreuzen sich in Grellingen statt Zwingen. Die Reisezeit in den Kantonshauptort Liestal verlängert sich um etwa 5 Min. In Richtung Liestal verschwindet in Basel SBB der offizielle Anschluss vom Fernverkehr aus Laufen an die S3; die 4 Min. Umsteigezeit dürften aber in der Regel trotzdem reichen.

Je 3 HVZ-S31 Laufen–Basel verkehren stündlich in Lastrichtung, ohne Halt in Duggingen, etwa 7 Min. vor bzw. nach einer S3: Basel SBB an 6.43–8.43/ab 16.14–18.14.

In Delémont halten die IC/IR von Biel nach Basel auf Gleis 1 am Hausperron, in der Gegenrichtung auf Gleis 3 am Mittelperron, die S-Bahn Richtung Ajoie auf Gleis 2 am Mittelperron. Perrongleiches Umsteigen ist also von Basel Richtung Ajoie und aus der Ajoie Richtung Biel möglich.

Zwischen Biel und Basel wird der Halbstundentakt im Fernverkehr eingeführt wird.

240 Delle–/Belfort–Delémont

Die Verkehrszeiten zwischen Delémont und Delle ändern nicht, hingegen wird die Linienführung angepasst: Der RE56 Biel–Meroux und die S3 Olten–Porrentruy verschwinden in dieser Form: Der Fernverkehr lässt der S3 zwischen Laufen und Delémont keinen Platz mehr und ersetzt den RE56 zwischen Biel und Delémont 1:1. Die Region Bourgogne-Franche-Comté will kein attraktives grenzüberschreitendes öV-Angebot finanzieren und hat diese Zusammenarbeit mit dem Kanton Jura gekündigt. Der internationale Regionalverkehr endet 7 Jahre nach der Wiederinbetriebnahme des Strecke Delle–Belfort, die von der Schweiz mitfinanziert wurde. Der Kanton Jura führt eine direkte Linie Delémont–Bonfol ein. Die Personenbeförderungskonzession Porrentruy–Bonfol wird von den Jurabahnen (CJ) an die SBB übertragen.

Anstelle des RE56 wird die R1 Delémont–Delle verkehren, anstelle der S3 die R2 Delémont–Bonfol. Die Wendezeiten von 43 Min. der R1 in Delle und der R2 in Bonfol wird für eine Fahrt nach Porrentruy und zurück genutzt, als Linie R11 bzw. R22. Auf beiden Ästen entsteht so ein 20-40-Minuten-Rhythmus. Richtung Delémont mit der R2 bzw. R1 besteht in Porrentruy eine Übergangszeit von 12–13 Min.

Auf der wohl nicht sehr nachfragstarken Relation Boncourt–Bonfol (auf der Strasse rund 13 km) bestehen stündliche Verbindungen innert 47 bzw. 64 Min. mit einer Umsteigezeit von 16–17 bzw. 34–35 Min. in Porrentruy.

Zwischen Porrentruy und Bonfol verkehren genau in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs und in der morgendlichen Spitze des Schulverkehrs 7–8 Uhr und 17–18 Uhr keine Züge, sondern je zwei Buskursaare. Das für diese Leistungen notwendige Rollmaterial (Flirt) wird zur Verstärkung der Züge zwischen Porrentruy und Delémont eingesetzt, und das aktuell eingesetzte Rollmaterial der Jurabahnen (2 NPZ ex TPF) soll offensichtlich nicht mehr eingesetzt werden. Allerdings stellt diese Massnahme die eben abgeschlossene Modernisierung der CJ-Normalspurinfrastruktur für einen guten zweistelligen Millionen-Betrag in Frage. Wenn ausgerechnet der Spitzenverkehr auf der Strasse abgewickelt werden kann, genügen die Busse auch während des Rests der Woche. Das vor einigen Jahren errichtete Güterverkehrszentrum in Alle liegt wegen der notwendigen Spitzkehr in Porrentruy auch nicht ideal und verteuert die Güterverkehr-Erschliessung der Ajoie.

Der Verkehr wird nach wie vor mit Flirt France (RABe 522) abgewickelt. Damit sie an die Wartung in der Serviceanlage Biel angeschlossen sind, wird Mo–Fr je eine R2 nach/ab Biel (an 10.11/ab 14.48) verlängert, anstelle der BLS-Mika als IR56. Es entsteht also eine direkte Verbindung zwischen Bonfol und Biel. In den Nächten Fr/Sa–Sa/So fährt ein weiteres Zugpaar bis/ab Biel: an 23.39/ab 01.21.

Der Betrieb endet auf den Aussenästen um Mitternacht, Delémont–Porrentruy So/Mo–Do/Fr um 0.30, Fr/Sa–Sa/So um 2.00. Delle–Delémont beginnt Mo–Fr der Halbstundentakt bereits um 4 Uhr.

Zwischen Delle, Meroux-TGV und Belfort sollen 16 Zugpaare der SNCF im Auftrag der Region Bourgogne-Franche-Comté verkehren. Wie weit sie mit dem Schweizer Regionalverkehr in Delle und den TGV in Belfort-Montbéliard TGV abgestimmt sind, ist noch nicht bekannt.

205 Lausanne–Payerne

250 Lausanne–Fribourg

Die S-Bahn Romont–Fribourg hält in der neuen Haltestelle Avry-Matran etwa 1,5 km östlich des Bahnhofs Rosé, der nicht mehr bedient wird. Auch die Buslinien werden auf die neue Haltestelle ausgerichtet. Sie ist auch Teilersatz für die bereits im laufenden Fahrplan nicht mehr bedienten Haltestelle Matran.

Baufahrplan 19.1–12.6.2026

Zwischen Grandvaux und Puidoux wird 19.1–12.6.2026 die Fahrbahn erneuert, zuerst das seeseitige Gleis, dann das bergseitige. Der Betrieb muss währenddessen auf einem Gleis abgewickelt werden. Wegen der geringeren Kapazität muss das S-Bahn-Angebot Lausanne–Palézieux auf zwei Züge pro Stunde und Richtung reduziert werden eingeschränkt werden.

Die S41 Lausanne–Fribourg verkehrt bis auf +/-1 Min. unverändert.

Die R8 Lausanne–Payerne verliert den Halt Palézieux-Village zugunsten der zusätzlichen Halte in Pully-Nord, La Conversion, Grandvaux und Puidoux (als Ersatz für die S40). Der westliche Ast der R8 Allaman–Lausanne wird separat betrieben; die Verbindungen zwischen Morges–Renens VD und Pully-Nord–Palézieux sind unterbrochen.

Die S40 verkehrt noch Romont–Fribourg. Für den Halt in Vauderens wird die R7 Vevey–Palézieux nach Romont verlängert, mit Anschluss in Palézieux von der R8. Als Nebeneffekt kann in Palézieux vom IR16 aus Luzern perrongleich auf die R7 nach Vevey umgestiegen werden.

Die R9 wird auf Palézieux–Murten beschränkt, der Anschluss aus Lausanne wird mit der S41 hergestellt.

Am Morgen verkehren zusätzlich zwei R9 bis Lausanne (mit Halt in Moreillon), wogegen dann die S41 in Moreillon nicht hält, für Verbindungen aus Richtung Romont jedoch die R7 nach Vevey.

Am Abend verkehren täglich drei zusätzliche Züge als S ab Lausanne nach Romont mit Halt an allen Stationen bis Palézieux ausser in Puidoux!

Während der Erneuerung des bergseitigen Gleises ist der Einspurabschnitt aufgrund der Weichenlage etwas länger. Damit wird begründet, weshalb 11.4.–7.6. Montag–Freitag zwei R8 zwischen Lausanne und Palézieux tagsüber ersatzlos gestrichen werden, damit Güterzüge verkehren können.

Die Strecke Palézieux–Payerne wurde mit Dutzenden Millionen Franken modernisiert: BehiG-konforme Bahnhöfe für einen raschen Fahrgastwechsel, moderne Sicherungsanlagen für schnelle Kreuzungen. Der aktuelle Fahrplan zwischen Palézieux und Payerne weist also heute deutlich mehr Reserve auf und sollte so robust sein, dass auch bei einem Baufahrplan kein Halt gestrichen werden muss.

Baufahrplan 12.10.2026–18.6.2027

Die Instandsetzung der Mionnaz-Brücke zwischen Palézieux und Oron 12.10.2026–18.6.2027 wird nicht nur den Regionalverkehr stören, sondern auch den Fernverkehr. Während dieser Zeit gilt zwischen Palézieux und dem Spurwechsel Chapelle (nördlich Oron, etwa auf halber Distanz zwischen Palézieux und Vauderens) Einspurbetrieb.

Weil sich die IR15 Genève-Aéroport–Luzern gemäss Fahrplan 2025 in diesem Bereich begegnen, muss der Zug der einen Richtung soweit beschleunigt werden, dass sich die beiden Züge in Palézieux kreuzen. Das wird durch die Streichung des Haltes Romont erreicht: bis 12 Uhr in Fahrrichtung Fribourg–Luzern, ab 13 Uhr in Fahrrichtung Lausanne–Genève. In den HVZ verkehren Zusatz-RE Romont–Fribourg, da die R2 Broc–Düdingen nicht den gesamten Verkehr der IR15 ab Romont übernehmen können.

Ausserdem muss der Fahrplan der S41 zwischen Lausanne und Romont um bis zu 5 Min. angepasst werden und fallen zwei Zugpaare der S41 zwischen Palézieux und Romont aus.

Naheliegender als die Streichung des Haltes Romont wäre das vorübergehende Aufleben des bis 2024 gültigen Fahrplans mit rascheren Fahrzeiten zwischen Bern und Palézieux, so dass sich die IR15 in Palézieux zur vollen Stunde begegnen. Die Fahrzeiten des IR15 wurden genau dann verlängert, als er mit den FV-Dosto vorwiegend spurtstarkes Rollmaterial erhielt, mit dem auch die früheren Fahrzeiten gut eingehalten werden kann. Der «Fahrplan 2025» wurde u.a. mit den vielen Baustellen begründet und dass Baustellen eher absorbiert werden können.

250 Lausanne–Fribourg

254 Broc–Romont

Ein Zusatzzugpaar Bulle–Fribourg (Montag–Freitag an 7.41/ab 17.16) mit Halt in Romont, Avry-Matran und Villars-sur-Glâne wird eingeführt.

291 Kerzers–Lyss

Die Haltestelle Kerzers Papiliorama wird von allen Zügen der S35 bedient, auch vor 7 Uhr und nach 19 Uhr.

303 Bern–Belp–Thun

Die S31 entfällt zwischen Wabern und Belp 13.6.–18.10.2026 ersatzlos, damit in Belp Steinbach der Mittelperron mit 220 m Nutzlänge neu gebaut, die Haltestelle voll BehiG-konform angepasst und einige Fahrbahnabschnitte erneuert werden können.

355 Payerne–Kerzers(–Bern)

Der Bahnhof Avenches wird behindertengerecht modernisiert. Die Strecke Payerne–Murten ist 30.3.–17.7.2026 für den S-Bahn-Betrieb gesperrt, im Halbstundentakt mit schlanken Anschlüssen in Payerne und Murten (Richtung Kerzers).

301 Fribourg–Bern–Thun

Die RE2 Broc-Chocolaterie–Bern halten in dieser Fahrrichtung in Flamatt (ohne Anschluss an die S2 nach Laupen).

Die RE3 Broc-Chocolaterie–Düdingen werden nach Schmitten verlängert. Montag–Freitag fahren am Morgen 3 Züge bis Thörishaus Station, am Abend starten 4 Züge dort.

Die RE3 fuhren bereits bisher zum Wenden bis Schmitten, konnten dort jedoch aus betrieblichen Gründen nicht am Perron halten. Nach der Modernisierung des Bahnhofs im Sommer 2025 sind die Voraussetzungen nun erfüllt. 2 Züge fuhren bereits bisher am Morgen zum Wenden nach Thörishaus Station, da das Wendegleis in Schmitten währenddessen durch den Güterverkehr belegt ist. Weshalb die bis Thörishaus Station fahrenden Züge nur in einer Richtung für Reisende geöffnet sind, bleibt unklar.

Aufgrund von Bauarbeiten und der Gleisbelegung in Bern wird das RE-System zwischen Düdingen und Bern per 5.9.2026 um eine halbe Stunde verschoben: Der RE3 fahren auf die Spinne zur halben Stunde bis Bern (anstelle des RE2 zur vollen Stunde); die RE2 wenden in Schmitten bzw. Thörishaus. Aus Sicht Romonts ergeben sich halbstündlich direkte Verbindungen nach Bern (6.30–19.30). Aktuell fahren RE2 und IR15 innert weniger Minuten hintereinander.

305 Neuchâtel–Bern

Der bisher nur an Sommerwochenenden bis Bern verlängerte RE9 Neuchâtel–Frasne 18122/18129 mit TGV-Anschluss nach Paris wird ganzjährig am Wochenende in Bern starten (ab 6.23) und enden (an 22.30).

310 (Bern–)Spiez–Interlaken Ost

Der Dienstbahnhof Leissigen wird ab 13.2.2026 modernisiert. Währenddessen müssen die Kreuzungen in den Dienstbahnhof Krattighalde verlegt werden. Die IC61 Basel–Interlaken und RE9 Spiez–Interlaken zur halben Stunde bedienen währenddessen Interlaken West nicht.

Leissigen

Pro Bahn Schweiz versteht und begrüßen die Modernisierung des Bahnhofs Leissigen auf zwei 800 m lange Gleise für fliegende Kreuzungen. Wir sehen jedoch aus Kundensicht erhebliche Verbesserungsmöglichkeiten:

1. Die aktuelle Planung sieht Bauarbeiten während 10 Monaten vor. Es ist jedoch inakzeptabel, einen für den Tourismus und die Wirtschaft zentralen Halt wie Interlaken West während 12 Monaten ausfallen zu lassen, wenn nur während 10 Monate gebaut wird.
2. Es geht um den Rückbau des Bahnzugangs von 4 Gleisen sowie den Neubau von 2 Gleisen. Wir verstehen, dass das Aufrechterhalten lediglich einer Gleisachse einfacher als der Betrieb einer Kreuzungsstelle ist. Völlig unverständlich ist, dass diese Arbeiten 10 Monate dauern sollen. Im Bereich der bestehenden Kreuzungsstelle stehen 4 Gleisachsen zur Verfügung. Die bestehenden Gleise liegen einen doppelten Gleisachsabstand auseinander. Der Bauplatz ist also vergleichsweise grosszügig. Die Bauphasenplanung ist zu überarbeiten und auf einen möglichst kurzen Unterbruch der Kreuzungsmöglichkeit auszurichten. Soweit möglich ist zweischichtig zu arbeiten. Die Arbeiten ausserhalb der bestehenden Kreuzungsstelle (zur Verlängerung der Gleise) können vorgängig und parallel erledigt werden, dazu muss die Kreuzungsmöglichkeit nicht aufgehoben werden, da in diesen Bereichen aktuell gar nicht gekreuzt wird.

Bei den etwas schwerfälligen IC61 verstehen wir die Aufhebung des Halts Interlaken West während der zwingenden Bauzeit. Die RE9 werden jedoch mit spurstarkem Niederflurrollmaterial geführt. Sie benötigen deutlich weniger Fahrzeit Krattighalde–Interlaken Ost als die IC61. Diese kürzere Fahrzeit kann und muss für einen Halt in Interlaken West mit raschem Fahrgastwechsel genutzt werden. Zumindest als Test und auf Zusehen hin soll der Halt Interlaken West der RE9 angeboten werden.

300 Bern–Brig

310 Bern–Interlaken

Im Zusammenhang mit der Neuordnung der ICE-Verkehre nach Brig und Interlaken tauschen die IC6/61 und IC8/81 am Morgen und Vormittag ihre Fahrlagen, womit sich die umsteigefreien Verbindungen auf der Relation Basel SBB–/Romanshorn–Brig/–Interlaken Ost um eine Stunde verschieben. Der «Berner Wechsel» wird durchgehend bis 20 Uhr alle 2 Stunden vollzogen, der dreistündige Wechsel über Mittag entfällt.

410 Biel–Olten(–Zürich)

Der IC5 15xx Lausanne–Zürich(–St. Gallen) wird westlich Biel durch die IC51 nach Basel abgelöst, zwischen Biel und Zürich durch den IR55. Statt der ICN RABe 500, die bogenschnell fahren, werden IR-Dosto RABe 512 mit kurzem Fahrgastwechsel und stärkere Beschleunigungsfähigkeit/Spurtstärke eingesetzt. Der Speisewagen entfällt, hingegen können die Reisenden eben ein- und aussteigen und der Veloselbstverlad ist ohne Reservation möglich. Die Linie bietet auch ein BehiG-konformes Angebot zwischen Biel und Zürich an.

Ostwärts bleiben die Verkehrszeiten unverändert, abgesehen vom 1 Min. kürzeren Halt in Solothurn. Westwärts fährt die IR55 bis Solothurn 1 Min. früher (Zürich HB ab ..29). Die Umsteigezeit vom IC aus Stuttgart–Schaffhausen sinkt auf 6 Min..

Der Bahnhof Luterbach-Attisholz wird BehiG-konform modernisiert. 30.3.–5.7.2026 kann die S20 dort nicht halten und erhält die IR55 Seite Biel 2 Min. zusätzliche Fahrzeitreserve, weshalb während dieser Zeit in Biel kein Anschluss mit dem RE4 nach La Chaux-de-Fonds besteht.

411 Moutier–Solothurn

Der durchgehenden Verkehr auf der erneuerten Strecke Solothurn–Gänsbrunnen–Moutier durch den instandgesetzten Weissensteintunnel wird am 6.6.2026 wieder aufgenommen. Das Angebot entspricht demjenigen vor der Sanierung der Strecke.

450 Bern–Olten

In Fahrrichtung Bern–Olten tauschen die IC6/61/EC nach Basel und die IR16 nach Baden–Zürich die Trassen bzw. erhalten wieder ihr ursprüngliches Trasse, symmetrisch zur Gegenrichtung: Bern IC6/61 ab ..33, IR16 ab ..36.

Der IR17 Olten ab 23:02 nach Burgdorf–Bern verkehrt neu Olten ab 23:09 mit Anschluss aus Zürich und hält in Wynigen.

Die S23 wird zwischen Olten und Langenthal auch zwischen 20.30 und 23.30 im Halbstundenrhythmus in den üblichen Trassen angeboten. Für die HVZ wird ein weiterer Flirt für zusätzliche Doppeltraktionen in den HVZ gestellt.

Bahnhof Basel SBB

In Basel SBB wird die Umsteigezeit für planmässige Anschlüsse zwischen den Zügen von 5 auf 6 Minuten erhöht, trotz der gleichzeitigen Inbetriebnahme der zweiten Passerelle. Die Umsteigewege erhöhen sich einzig zu und von den Kopfgleisen 1–3. Dadurch gehen einzelne Anschlüsse verloren.

500 Basel–Olten

Der IR37 Basel–Aarau–Zürich kann nach der Umstellung auf spurtstarkes Rollmaterial (IR-Dosto RABe 512) und dem Ende der Bauarbeiten in Liestal auch in Gelterkinden halten, in Richtung Zürich zulasten der bisher grosszügigen Fahrzeitreserve, in Richtung Basel kommt er 2 Min. später in Basel an.

Sowohl im Ergolzthal als auch Richtung Fricktal muss der Fernverkehr helfen, die Nachfrage im Agglomerationsverkehr abzudecken, weil die Streckenkapazität fehlt, um den Viertelstundentakt im S-Bahn-Verkehr über Liestal bzw. Pratteln hinaus einzuführen. Andererseits werden diese Unterzentren so gut ins Fernverkehrsnetz eingebunden.

Die IR27 2460 und 2462 Luzern–Basel halten aufgrund des S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Liestal nicht mehr in Muttenz (bisher Montag–Freitag am Vormittag).

Zwischen Liestal und Basel SBB kann dank der umfassenden Infrastrukturausbauten (Ausbau Bahnhof Basel SBB, Entflechtungsbauwerk Muttenz, neuer Bahnhof Liestal mit dem Wendegleis 40) der S-Bahn-Viertelstundentakt eingeführt werden. Die S33 Basel–Liestal verkehrt 6.00–20.30, samstags ab 8.00, sonntags ab 10.00 halbstündlich als Ergänzung zur ebenfalls halbstündlichen S3 Laufen–Basel–Olten. Wie in vielen Fällen wird auch hier kein genauer Takt eingeführt, er wird bis auf einen Rhythmus oder Hinketakt von 11–19-Min. aufgeweicht. Die S33 hat stündlich schlanken Anschluss mit dem IC6/61 in Liestal.

Die S33 wird ineffizient produziert: Bei einer Fahrzeit von 19 Minuten werden 3 Leistungen benötigt, die während 1½ Stunden 38 Min. fahren und 52 Min. stehen: 22 Min. in Liestal, 30 Min. in Basel. Immerhin ermöglicht der lange Wendehalt in Liestal, die S33 zeitweise mit Halt in Itingen bis Sissach zu verlängern: am Morgen zweimal, am Abend dreimal, vorbehaltlich der Trassenzuteilung.

Einziges Zusatz-S-Bahn bleibt die S32 17044 Sissach 7.18 (Fortsetzung der S 17096 aus Olten/Trimbach via Läuelfingen) nach Basel 7.36, neu ab Liestal durch den Adlertunnel mit Halt lediglich in Muttenz.

Der Fernverkehr Basel–Bern, der vor einigen Jahren aufgrund von Bauarbeiten zwischen Basel und Olten mehrere Minuten zusätzlich Fahrzeitreserve erhielt, wird um 1–2 Min. beschleunigt. Allerdings reicht es nicht, um den schlanken Anschluss an die TGV nach Paris herzustellen, wozu auch die um 1 Min. verlängerte Mindestumsteigezeit beiträgt.

50.019 Liestal–Waldenburg

Der Fahrplan der Linie 19 (Waldenburgerbahn) wird auf das neue S-Bahn-Angebot abgestimmt. Neu besteht in Liestal jede Viertelstunde ein Anschluss auf die S-Bahn von/nach Basel sowie auf den IR27 Richtung Luzern, den IR37 Richtung Zürich und den IC6/IC61 Richtung Bern. Im Vergleich zu heute bestehen somit neu vier statt nur drei Verbindungen pro Stunde nach Basel sowie Anschluss auf alle Fernverkehrszüge ins Mittelland. Hingegen können dadurch die heute bestehenden perrongleichen Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge nach Basel sowie die Anschlüsse auf die S3 nach Olten nicht mehr sichergestellt werden. Bei drei von vier Kursen der T19 ist es ein perrongleicher Anschluss innert 0 oder 1 Min. nach Basel, in der Gegenrichtung bei zwei Kursen pro Stunde innert 2 Min. inkl. Perronwechsel.

550 Bern–Zürich

Als dritter HVZ-IC hält der Zug 1429 nach Zürich in Bern Wankdorf (ab 16.13).

600 Luzern–Zürich–Chiasso

Mit der Verlängerung zweier IC2 Zürich–Lugano als EC bis Milano und eines IC2 bis Chiasso entsteht zwischen Zürich und Chiasso in der Halbstundenlage ein durchgängiger Stundentakt. Damit wird das südliche Mendrisiotto stündlich direkt mit der Deutschschweiz verbunden.

Die Direktverbindungen Genève–Aéroport–Locarno (IR 1455 am Samstagvormittag und IR 1490 am Sonntagabend) als IR15-Verlängerung werden während der vorlesungsfreien Zeit an den Hochschulen im Winter bis 8. Februar nicht angeboten.

Für Instandhaltungsarbeiten mit Einspurbetrieb im GBT wird der Fernverkehr wie bereits 2025 und künftig jährlich in der zweiten Hälfte Januar 2026 via Bergstrecke geführt.

601 Luzern–/Baar Lindenpark–Göschenen

Die S2 Baar Lindenpark–Erstfeld wird 14.12.2025–15.2.2026 und 27.7.–6.9.2026 Brunnen–Erstfeld durch Busse ersetzt, aufgrund von Bauarbeiten im Stutzegg-Axenbergtunnel mit Einspurbetrieb Sisikon–Gruonbach (Flüelen).

631 Airolo–Chiasso

632 Castione–Locarno

Die Verbindungen bis Milano werden bereits per 15.9.2025 ausgebaut:

Das erste RE80-Paar wendet bereits um 5.30 im Milano Centrale: Ankunft 5.17 von Chiasso, Abfahrt 5.43 nach Locarno (ab Chiasso bestehend)..

Die S10 25787 Biasca 20.25–Chiasso verkehrt als S11 weiter bis Milano Porta Garibaldi an 22.54, von wo sie um 23.09 zurückfährt: Montag–Samstag bis Bellinzona an 1.26, sonntags bis Mendrisio an 0.30 mit Anschluss nach Lugano.

Aufgrund von Bauarbeiten 27.7.–30.8.2026 fallen die IR26/46 aus Basel/Zürich via Bergstrecke zwischen Bellinzona und Locarno aus, die S10 zwischen Biasca und Bellinzona. Die IR26/46 fahren zwischen Biasca und Bellinzona etwa 10 Min. später im Trasse der S10.

Die S50 25558 Malpensa–Mendrisio fährt in der morgendlichen HVZ bereits heute als RE 25706 nach Bellinzona statt als Flügelzug zur S10. Ab Fahrplan 2026 erhält dieser Zug seinerseits einen Flügelzug, der ab Lugano sofort weiter als zusätzliche S90 25708 via Rivera-Bironico nach Bellinzona fährt. Er erschliesst die Arbeitsplätze im Valle del Vedeggio.

643 Aarau–Schöftland

644 Aarau–Menziken

Der Viertelstundentakt wird auf den Abschnitten Aarau–Bleien Liebegg und Aarau–Schöftland Montag–Samstag von 20 Uhr bis Mitternacht ausgedehnt und gilt am Sonntag 12–20 Uhr. Dies verkürzt v.a. die Verbindungen Richtung Olten und Baden.

Die Früh- und Spätverbindungen werden leicht verbessert.

654 Wohlen–Dietikon

Der Viertelstundentakt Dietikon–Bremgarten West wird Montag–Samstag von 20/21 Uhr bis Mitternacht verlängert und am Sonntag 12–20 Uhr eingeführt.

700 Basel–Zürich

Die IR36 werden vollständig mit IR-Dosto **RABe 512** geführt, was ermöglicht, zusätzliche Halte einzuführen. Sowohl die Züge 19xx nach Zürich HB als auch die Züge 20xx nach Zürich Flughafen halten in Möhlin, die 20xx auch in Stein-Säckingen, die Haltepolitik zwischen Basel SBB und Baden wird also einheitlich. Zwischen Basel und Stein-Säckingen ergibt sich für die IR-Halte zusammen mit der S1 ein Viertelstundenrhythmus. Mit dergleichen Haltepolitik ist nun auch eine gemeinsame Liniennummer gerechtfertigt

Erstaunlich sind die unterschiedlichen Fahrzeiten bei gleichem Rollmaterial und gleicher Haltepolitik: Die 19xx werden mit 1 zusätzlichen Halt 4 Min. langsamer, die 20xx mit 2 zusätzlichen Halten 1 Min. Basel SBB–Baden benötigen die 20xx 53/54 Min. (72 km/h), die 19xx jedoch 60 Min. (Reisegeschwindigkeit) 64 km/h). **Die 19xx fahren im Vergleich zu den Güterzügen deutlich zu langsam.**

Die Betriebszeit der 20xx am Abend wird Mo–Fr um eine Stunde verlängert, die IR 2087/2090 verkehren neu täglich.

Der zusätzliche Halt des IR36 1956 in Pratteln um 6.41 entfällt, hingegen bleiben die beiden Halte des IR36 2058 in Pratteln (7.20) und Muttenz (7.24) erhalten.

Die abendlichen S11 170xx Basel–Stein–Säckingen halten nicht mehr in Rheinfelden Augarten. Sie verdichten das Angebot auf 6 Züge pro Stunde.

Das Zugpaar 1256/1257 «RailCoaster» Zürich–Ringsheim/Europa-Park (Sa–So April–Oktober) wird in den Jahresfahrplan aufgenommen.

750 Zürich–Winterthur(–Ostschweiz)

Die Fernverkehrszüge erhalten in Hinblick auf die beginnenden Bauarbeiten für das Projekt «Mehrspur Zürich–Winterthur» (Brüttenertunnel) des Ausbaus 2025 zwischen Zürich und Winterthur 1 Min. mehr Fahrzeit, mit früherer Abfahrt in Zürich HB bzw. späterer Ankunft, teilweise auch in Flughafen. Der IC1 verlässt Zürich HB, Oerlikon und Flughafen 2 bzw. 1 Min. früher (nur in dieser Fahrtrichtung). Die bestehenden Anschlüsse in Zürich HB sollen mit einer verminderten Umsteigezeit von 6 Min. offiziell beibehalten werden.

830 Weinfelden–Konstanz

Der werktägliche Halbstundentakt der S14 Konstanz–Weinfelden wird zwischen Kreuzlingen und Weinfelden von 20 Uhr bis 24 Uhr ausgedehnt.

850 Zürich–St. Gallen

Die IC5 15xx verkehren noch Zürich–St. Gallen. Westlich von Zürich werden sie durch die IR55 Biel–Zürich und die IC51 Lausanne–Basel ersetzt. Mit noch 2 bzw. 1 Min. Umsteigezeit besteht zwischen dem IR55 und dem verbleibenden IC5 kein Anschluss, was die Verbindungen vom Jurafluss und Emmental–Oberrhein (IR17 mit Umsteigen in Olten) nach Flughafen und weiter in die Ostschweiz das Angebot deutlich verschlechtert.

Letztlich ist nicht einzusehen, weshalb der IR55 nicht bis St. Gallen durchgebunden werden kann. Genauso wie zwischen Biel und Zürich können die IR-Dosto auch zwischen Zürich und St. Gallen dank rascherem Fahrgastwechsel und hoher Beschleunigung die Fahrzeiten der Neigezüge insgesamt halten. Ersatzzüge für die EC zeigen dies in der Praxis. (Der Abschnitt Lenzburg–Winterthur ist aufgrund der dichten Streckenbelegung ohnehin nicht für das bogenschnelle Fahren hergerichtet.)

852 Weinfelden–Bischofszell–St.Gallen

Der auf den Fahrplan 2024 durchgehend bis 20 Uhr eingeführte Halbstundentakt Mo–Fr wird Bischofszell Stadt–St. Gallen auf den Samstag und bis 23 Uhr ausgedehnt. (Der Kanton Thurgau bestellt die S5 seit langem zwischen Weinfelden und Bischofszell Stadt täglich halbstündlich.)

855 St. Gallen–Speicher–Trogen

Die Verkehrszeiten der S21/S22 zwischen St. Gallen und Trogen werden am Morgen (bis 08.30) um 2 Minuten angepasst, um die Anschlüsse ab Trogen–Speicher Richtung Rorschach–Rheintal–Chur und die Fahrplanstabilität zu verbessern.

900 Zürich–Chur

Die neuen langen Überholgleise in Pfäffikon SZ, ein Projekt des Ausbaus 2025, ermöglichen die Überholung eines langen Güterzuges durch einen IC. Entsprechend kann der Halbstundentakt der IC3 Zürich–Chur auch Mo–Fr weitgehend vervollständigt werden: Er gilt täglich Zürich ab 6.07–20.38 (und 21.38, 22.38)/an 8.22–20.22 und Mo–Sa 6.22, 7.22, So 20.53, 21.22, 22.22. Weiterhin verkehren 3 bis 4 mehr IC nach Chur als umgekehrt.

Die IC-Linie Genève–Aéroport–Chur am Wochenende wird alle zwei Stunden, total 5 mal täglich angeboten (aktuell 4 mal), grundsätzlich synchronisiert zu den TGV Paris–Zürich, also in den Stunden, wenn in der Regel ohnehin keine Durchbindung Basel–Chur möglich ist. Die Linie trägt mindestens im Fahrplanentwurf weiterhin keine Nummer - naheliegend wäre IC11.

Nach dem Abschluss der Bauarbeiten für den BehiG-konformen Ausbau des Bahnhofes Flums bedienen die IR35 Bern–Zürich–Chur auch Flums, womit Ziegelbrücke–Sargans der Halbstundentakt ausser für Mühlehorn, Murg und Mels eingeführt ist.

Das Zürcher Oberland und die Region um den südlichen Zürichsee sind nur langsam und umständlich mit den touristischen Regionen Sarganserland und Graubünden verbunden. Für Tagesausflügler werden an den Winterwochenenden 14.12.2025–15.3.2026 werden zwei direkte Züge angeboten, indem zwei Züge der S15 Niederweningen–Rapperswil via Pfäffikon SZ (Spitzkehre) nach Chur verlängert werden (an 8.36, 9.36/ab 16.23, 17.23, mit Halt in Ziegelbrücke, Unterterzen, Sargans, Bad Ragaz und Landquart). Die Reisezeit Rapperswil–Chur beträgt wie bei den halbstündlichen Umsteigeverbindungen (S5/S6 - IR35 mit Umsteigen in Pfäffikon SZ oder Ziegelbrücke und S17 - IC3 mit Umsteigen in Sargans) rund 80 Min., die Umsteigezeiten in Landquart und Chur sind 12 Min. länger. Züge für Ferientouristen, welche später aufbrechen und früher zurückkehren, fehlen noch.

920 Chur–Disentis/Mustér–Andermatt

Zwischen Chur und Ilanz wird der Halbstundentakt mit alternierenden Halten eingeführt. Die Bahnhöfe zwischen Reichenau und Ilanz behalten also den Stundentakt. Der RE7 Chur–Disentis hält in den wichtigeren Bahnhöfen Domat/Ems, Reichenau-Tamins, Versam-Safien und Castrisch, Trin und Valendas-Sagogn werden vom RE5 Chur–Ilanz bedient. Der bisher sporadisch angebotene Zug verkehrt nun stündlich bis 20 Uhr mit einer einheitlichen Haltepolitik. Einzig bis etwa 7.30 und ab etwa 20.30 halten die Züge an allen Stationen.

Der Fahrplan wird von der Symmetriezeit ..57 auf den Schweizer Standard ..00 verschoben. Der RE7 aus Disentis fahren ab Reichenau hinter dem IR38 aus St. Moritz.

Zusammen mit der Beschleunigung kreuzen sich die Züge linienrein in Ilanz und Sumvitg-Cumpadials statt bisher in Castrisch und Rabius-Surrein. Kreuzungsbahnhof zwischen RE5 und RE7 wird Versam-Safien. Der Bahnhof ist noch nicht mit schienenfreien Perronzugängen ausgestattet, weshalb nur der RE7 hält.

Reisen ab Trin oder Valendas-Sagogn nach anderen Haltepunkten zwischen Chur und Ilanz sowie Richtung Domleschg–Albula sind nur mit Umwegfahrten via Ilanz oder Chur möglich, in Ilanz mit 30 Min. Umsteigezeit, in Chur innert 3 Min., dazu kommt der Mehrpreis des doppelt befahrenen Abschnitts.

Die Pendlerverbindungen am Morgen sind aufgrund der Taktabweichungen mit zusätzlichen Halten sichergestellt, hingegen fallen z.B. für den Heimweg ab Ems Werk die direkten Verbindungen weg.

Der Fahrplan wird v.a. talabwärts beschleunigt, ab Ilanz bestehen kaum mehr Fahrzeitzeserven. Zusammen mit den Güterzügen und den Glacier-Express wird die eingleisige Strecke Reichenau–Ilanz mit 3 Zügen je Richtung und Stunde recht gut ausgelastet. In Chur werden die Anschlüsse aus der Surselva mit dem IC3 nach Zürich und dem R16 nach Arosa innert 3 Min. mit Perronwechsel geplant. Das Risiko für Anschlussbrüche in Chur nimmt deutlich zu.

Vorteil ist die «Spinne» in Ilanz, die gute Anschlüsse zwischen Bahn und Bus und der Buslinien unter sich ermöglicht, verbunden mit einem besseren Angebot und/oder eine effizienteren Fahrzeug- und Personaleinsatz auf dem Busnetz.

Grosser Verlierer ist der Tourismus in der Rheinschlucht: Zwischen Trin und Versam, wo aus Umweltgründen kein Wanderweg gebaut werden darf, existieren ausser zu Randzeiten keine direkten Verbindungen mehr. Zwar existieren künftig zwei Verbindungen pro Stunde anstelle des bisherigen Stundentakts, sie dauern aber rund eine Stunde statt 5 Min. und kosten das Drei- bis Vierfache, da der Kunde die zusätzliche Aussicht natürlich bezahlen muss. Der Anschluss innert 20 bzw. 30 Min. dürfte ziemlich gesichert sein. Ob der Wanderer allerdings nochmals zurückfährt, wenn er bereits am Tagesziel angelangt ist? Via Chur in 55 Min. für 7.40 Fr., via Ilanz in 63 Min. zu 9.40 Fr.

Zwischen Ilanz und Dieni wird der Halbstundentakt mit der neuen Buslinie 420 im Anschluss an die RE5 hergestellt, ähnlich wie zwischen Fiesch und Oberwald im Goms. Die Busse halten in den Dörfern meist an der Hauptstrasse und fährt nur in Ilanz, Tavanasa und Disentis zum Bahnhof. Sie erschliesst keine Ortschaften ohne Bahnhaltestelle, auch für den Bahnhof Waltensburg/Vuorz wird keine Haltestelle bedient.

Die Buslinie nach Breil/Brigels macht vorwiegend Anschluss an die Buslinie 420 Ilanz–Dieni, was für Reisende aus dem Unterland ein zweites Umsteigen (in Ilanz) erfordert.

Zwischen Disentis und Andermatt werden die R45 ebenfalls 00-symmetrisch trassiert. In Fahrrichtung Disentis fährt er 10–6 Min. später, wird also 4 Min. beschleunigt. Die Züge kreuzen sich unverändert in Mumpé Tujetsch und Oberalppass. Der Zug Richtung Andermatt wird in der Regel der ersteinfahrende Zug sein. Die bisher zwischen Nätschen und Andermatt eingeplante Fahrzeitreserve wird über den ganzen Laufweg verteilt

941 Schiers–Landquart–Chur–Thusis

Die Haltestelle Haldenstein wird nicht mehr bedient.

Die je stündlichen S1 Schiers–Thusis und S2 Schiers–Rhäzüns bilden zwischen Landquart und Rhäzüns genau einen Halbstundentakt. Da das Trasse der S1 zwischen Rhäzüns und Thusis aufgrund der Kreuzungen fix ist, hat die S1 in Rhäzüns einen Aufenthalt von 6 bzw. 3 Min. Der Tangentialanschluss zwischen S1 (Thusis) und RE7 (Disentis) in Reichenau entfällt.

90.701 Samedan–Ospizio Bernina–Poschiavo–Le Prese

Die Juni–Oktober im Anschluss an die RE3 Landquart–Vereina–St. Moritz bisher zweistündlich angebotenen Buskurse werden auf den Stundentakt verdichtet (Samedan ab 8–19 Uhr, an 9–20 Uhr). Sie sind bis zu 40 Min. schneller als die langsamen Verbindungen mit der Berninabahn. Aus dem Unterland kommt die schnellere Verbindung via Vereina dazu.

Internationaler Nachtverkehr

Auf den Fahrplan 2026 werden die Nachtzüge nach Hamburg und Amsterdam auf die neuen Railjet-Kompositionen (Dani) der ÖBB umgestellt, ergänzt mit EC-Sitzwagen der SBB. Am 1.4.2026 soll der Nachtzug nach Wien folgen.

Ab April 2026 soll dreimal wöchentlich ein EuroNight Basel–Malmö verkehren, in der Tradition des Ende 2014 eingestellten EN «Aurora» Basel–Kopenhagen (ursprünglich CNL). Dies ist der erste Nachtzug, den die SBB in eigener Verantwortung produzieren werden, seit sie 2009 den Nachtzug nach Rom eingestellt haben. Die ÖBB unterstützen im Vertrieb. Mit der Beschränkung auf drei Verkehrstage pro Woche wird lediglich eine Komposition benötigt, die aus RDC-Wagen zusammengestellt wird, die bis Ende Fahrplan 2025 auf der Nachtverbindung Zürich–Amsterdam eingesetzt werden.

Schweiz–Frankreich

Die beiden TGV-Paare Paris–Genève–Lausanne entfallen im Fahrplanjahr 2026 zwischen Genève und Lausanne, weil Bauarbeiten zwischen La Plaine und Genève eine spätere Ankunft bzw. frühere Abfahrt in Genève verlangen. Mit der gewonnenen Komposition wird die Verkehrsdauer des TGV Lausanne–Marseille erweitert: Statt nur täglich im Juli und August verkehrt das Zugpaar 16.4.–2.11. Donnerstag–Montag und 27.6.–16.8. täglich.

Schweiz–Basel–Deutschland

Die beiden EC Interlaken–/Zürich–Köln–Dortmund–/Hamburg dem Rhein entlang mit Lok und SBB-EC-Wagen werden eingestellt.

Die DB bedient Basel mit drei Linien, die grundsätzlich mit 13-teiligen ICE 4, auch «Truppentransporter» genannt, geführt werden:

12 Berlin–Braunschweig–Frankfurt–Basel

20 Hamburg–Frankfurt–Basel

43 Hamburg–Dortmund–Essen–Köln–Frankfurt Flughafen–Basel

Alle Linien werden grundsätzlich alle zwei Stunden bedient. Die Linien 12 und 43 fahren zwischen Basel und Mannheim alternierend und bilden zusammen einen ziemlich genauen Halbstundentakt. Die Linie 12 hält in Offenburg, die Linie 43 in Baden-Baden.

Ausserdem verkehren ein Tagesrandzugpaar Basel–Stuttgart–München, welches das Rheintal mit den beiden Landeshauptstädten verbindet, sowie ein Zugpaar Basel–Stuttgart mit ICE 3 (am Morgen mit Ausgangsbahnhof Basel Bad Bf).

Direktverbindungen

Die Zahl der Direktverbindungen zwischen der Schweiz und Deutschland via Basel–Rheintal wird trotz der schlechten Betriebsqualität in Deutschland kräftig ausgebaut. Erstmal werden drei direkte ICE nach Brig angeboten. Zwei werden dort nach Deutschland starten, der dritte fährt am späten Abend nach Basel. Auch Chur profitiert von 4 statt bisher nur 1 Direktverbindungen. Wenn die DB eine vernünftige Ankunftszeit in Basel gewährleisten könnte, würden auch heute 3 durchgehende ICE nach Chur fahren.

Zwischen 7 und 21 Uhr fahren nur 3 ICE der Linie 12 und 43 je Richtung nicht über Basel SBB hinaus.

<i>Destination Schweiz</i>	<i>Herkunft Deutschland</i>	<i>Bestimmungsort Deutschland</i>	<i>Fahrplan 2025</i>
Brig	2 x Hamburg–Köln 1 x Berlin	2 x Berlin	-
Interlaken	1 x Karlsruhe 2 x Berlin	1 x Berlin 1 x Köln–Hamburg 1 x Dortmund	2 x Berlin 1 x nach Frankfurt–Hamburg 1 EC nach Dortmund
Zürich (inkl. Züge Chur)	3 x Berlin 1 x Frankfurt 2 x Hamburg–Köln	3 x Köln–Hamburg 1 x Köln 1 x Berlin 1 x Frankfurt	5 x Frankfurt–Hamburg 1 x Berlin 1 EC nach Köln–Hamburg
Chur	2 x Berlin 1 x Frankfurt 1 x Hamburg–Köln	2 x Köln–Hamburg 1 x Köln 1 x Frankfurt	1 x von Frankfurt/nach Frankfurt–Hamburg

Abweichungen an einzelnen Wochentagen

Einige Züge starten sehr früh am Ausgangsbahnhof oder kommen sehr spät am Zielbahnhof an.

Die meisten Direktverbindungen einer Schweizer Destination sind richtungsabhängig, sie kommen als Linie 12 aus Berlin und fahren als Linie 43 nach Köln–Hamburg oder umgekehrt. Die Linie 43 deckt mit dem Halt in Frankfurt Flughafen auch diesen Raum ab.

Der Zweistundentakt der DB ist in Basel symmetrisch zur Minute 0 (Ankunft *und* Abfahrt jeweils zur geraden oder ungeraden Stunde). Die Züge wenden in der Schweiz symmetrisch zur Minute 30 (Ankunft um die gerade Stunde und Abfahrt um die ungerade Stunde oder umgekehrt), in Interlaken Ost und Zürich HB innert etwa 60 Min., in Brig innert 32 Min. und in Chur innert lediglich 16 Min. (wie die reinen Inlandzüge auch). Die ICE 4 sollen produktiv sein.

ICE-Linie 20 Hamburg–Frankfurt–Basel

Die Linie 20 erhält durch ganz Deutschland ein neues Trasse. In Hamburg fährt sie nur ab Hauptbahnhof und bedient Altona nicht mehr, auch Durchbindungen ab Kiel verschwinden. Die Linie fährt ab Hamburg etwa 10 Min. später als heute und alternierend mit der Linie 22 Hamburg–Stuttgart. Zusammen mit der Linie 25 Hamburg–München entsteht Hamburg–Kassel ein Halbstundentakt.

Während des Fahrplans 2026 verkehrt sie zwischen Frankfurt und Basel um eine halbe Stunde zu den anderen beiden Linien verschoben, so dass alle zwei Stunden ein Halbstundentakt entsteht. In Basel SBB bietet sie Anschlüsse mit der Fernverkehrsspinne zur halben Stunde, bei welcher die Verbindung nach Luzern fehlt. Sie wird 2026 nicht in die Schweiz durchgebunden, da Richtung Bern keine vernünftigen Umläufe gebildet werden können und die ICE 4 als IC3 zur vollen Stunde in Chur zu wenig Kapazität bietet.

Je ein Zugpaar Hamburg–Basel und Basel–Hamburg werden mit einer Doppeltraktion Giruno geführt. Sie kompensieren die Leistungen der ICE 4 in der Schweiz, nachdem die lokbespannten EC eingestellt werden. Die EC werden tariflich als ICE verkehren.

Wenn der Abschnitt 1.2 und 1.3 Bashaide–Ötigheim–Rastatt Süd mit dem Rastatt-Tunnel der Bahnprojekte Karlsruhe–Basel per Fahrplan 2027 in Betrieb genommen werden kann, entsteht ein etwa 60 km langer Abschnitt der Neubaustrecke, der durchgehend mit v max 250 km/h befahren werden kann. Dies ermöglicht, die Linie 20 deutlich zu beschleunigen, allerdings Karlsruhe–Freiburg ohne Halt. Sie kann dann in Basel SBB knapp in die Spinne zur vollen Stunde eingebunden werden. Die Linien 12 und 43 werden dann sowohl Offenburg als auch Baden-Baden bedienen.

Nach der Ablieferung weiterer Giruno per Fahrplan 2027 wird ein drittes Zugpaar von ICE 4 auf Giruno umgestellt. Die drei Zugpaare mit Giruno werden via Luzern zur Gottahrdachse durchgebunden; Frankfurt–Lugano, Hamburg–Milano (in der Lage der aktuellen EC 178/173 mit 30 Min. zusätzlicher Zeitreserve zwischen Lugano und Chiasso), Hamburg–Lugano. Die aktuellen „trinationalen“ EC 151/150 Frankfurt–Zürich–Milano werden in dieser Form entfallen. Solange kein zweites stündliches EC-Trasse Chiasso–Mailand existiert, werden kaum weitere EC Basel–Luzern–Milano eingeführt.

Zürich–Stuttgart

Die früher im Frühling 2026 vorgesehene Stilllegung der Strecke Stuttgart Hbf.–Vaihingen (Panoramabahn) der Gäubahn wird auf den 3. April 2027 verschoben. Danach werden die IC Zürich–Stuttgart bis auf weiteres in Stuttgart-Vaihingen wenden. Die Verbindung mit der Innenstadt erfolgt mit der S-Bahn, im 3. Quartal 2027 mit der Stadtbahn/U-Bahn.

Zürich–Österreich

Der Verkehr Richtung Österreich wird 2026 mehrfach behindert:

Die Strecke Innsbruck–Hall im Tirol ist 6.–30.1.2026 gesperrt. Die RJX/EC fahren aus Richtung Schweiz bis Innsbruck. Die NJ werden via St. Margrethen–München umgeleitet.

Die Strecke (Regensburg–)Obertraubling–Passau ist 11.7.–11.12.2026 für die Generalsanierung weitgehend gesperrt. Da kein unmittelbare Umleitungsstrecke existiert, wird zwischen München und Salzburg mit einer «Geschwindigkeitsharmonisierung» (ab 14.6.2026) zusätzliche Kapazität geschaffen: Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Fernverkehrs wird jener des Güterverkehrs angenähert, so dass diesem zusätzliche Trassen angeboten werden können. Auch der österreichische West–Ost-Verkehr über den DB-Korridor Salzburg Schleife Rosenheim(–Kufstein) ist betroffen: Er benötigt eine halbe Stunde mehr Fahrzeit zwischen Salzburg und Innsbruck. Der Fahrplan des Fernverkehrs wird westlich von Salzburg angepasst.

Die RJX/EC fahren Richtung Arlberg rund 25 Min. früher in Buchs SG ab und kommen aus Osten ebenso viel später an. Die ersten drei Züge verlassen Zürich HB etwa 40 Min. früher, die letzten drei Züge kommen 30 bis 60 Min später in Zürich HB an. Die restlichen drei Züge beginnen/enden in Sargans mit IC3-Anschluss aus/nach Zürich samt einer Reisezeitverlängerung von einer halben Stunde.

Zusätzlich ist die Strecke Buchs SG–Feldkirch 14.6.–14.10.2026 gesperrt. 4 der 6 RJX/EC werden via St. Margrethen umgeleitet und benötigen eine weitere halbe Stunde Fahrzeit. Sie fahren zwischen Zürich HB und St. Gallen ungefähr im Trasse des IC5 15xx. Das bedeutet zwar einen Bruch der IC5 15xx in Zürich HB (ohne Anschluss), aber gegenüber den bisherigen langwierigen Umleitungen des Österreichverkehrs in Güterzugtrassen via Romanshorn VL eine deutliche Beschleunigung. Die RJX/EC benötigen bis St. Margrethen Grenze gut 20 Min. länger als die EC nach München. Die NJ werden via Romanshorn VL–St. Margrethen–umgeleitet.

Gotthard–Italien

Zwei der drei Lücken im EC-Studentakt Zürich–Milano werden durch die Verlängerung von IC2 geschlossen. Offen bleiben die Lücken Zürich HB ab 16.33 und an 13.27, bei denen die Trassen zwischen Chiasso und Milano durch das einzige EC-Paar 178/173 Milano–Luzern–Basel belegt ist.

Ein EC-Paar 30/37 Firenze–Zürich löste das EC-Paar 31/30 Zürich–Bologna ab. Es startet etwa um 7.30 in Firenze SMN (Zürich an 15.27) und endet dort um 21.30 (Zürich HB ab 14.33). Es benötigt zwischen Firenze und Milano über die klassische Strecke 4 ½ Std. nordwärts und 3 ½ Std. südwärts. Die Züge über die Hochgeschwindigkeitsstrecke sind rund 2 Std. unterwegs.

Die direkte Verbindung nach Ligurien wird neu geplant: Anstelle des ganzjährigen EC-Paars Zürich–Genova mit Verlängerung am Wochenende im Sommerhalbjahr nach Sestri Levante wird April–Oktober täglich ein Zugpaar Zürich–Genova–Livorno verkehren.