

Positionspapier

Internationaler Personenverkehr Italien

Ausgangslage

Ausbau des Angebots zwischen der Schweiz und Italien.

Medienmitteilung, 22.05.2018

Heute haben Trenitalia (Italienische Staatsbahnen FS) und SBB Personenverkehr vereinbart, das Angebot zwischen der Schweiz und Italien bis 2020 schrittweise auszubauen: Die Kunden werden von mehr und besseren Verbindungen zwischen den beiden Ländern profitieren können. Beim jährlichen Spitzentreffen unterzeichneten die beiden Parteien ein Kooperationsabkommen zur Verstärkung ihrer Zusammenarbeit. Mit der Verlängerung des Kooperationsabkommens für weitere 10 Jahre bestätigen Trenitalia und SBB Personenverkehr langfristig ihre positive Zusammenarbeit. Die Verbindungen zwischen der Schweiz und Italien werden in den nächsten Jahren verbessert und ausgebaut. Im Fahrplan 2020 werden auf der Lötschbergachse (Basel–Bern–Mailand) 4 Zugpaare anstatt wie bisher 3 verkehren. Falls sich der Markt gut entwickelt, ist auch ein fünftes Zugpaar denkbar.

Im Fahrplan 2021, nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels, wird sich die Reisezeit zwischen Zürich und Mailand von 3 Stunden und 30 Minuten auf 3 Stunden verkürzen, und das Angebot wird von 8 Zugpaaren pro Tag auf 10 ausgebaut. Ausserdem sind neue Direktverbindungen nach Genua und Bologna vorgesehen.

Zwischen Basel und Mailand via Luzern wird es 2 neue Verbindungen geben (zurzeit nur eine einzige). Die Drei-Länder-Züge (Deutschland, Schweiz und Italien) von Frankfurt nach Mailand werden weiter verkehren.

Zwischen Zürich und Mailand werden künftig ausschliesslich die neuen Giruno-Züge von Stadler eingesetzt. Zwischen Basel, Bern und Mailand sowie zwischen Genf, Lausanne und Mailand verkehren auch in Zukunft die Neigezüge Astoro/ETR 610. Zwischen Basel, Luzern und Mailand werden beide Zugtypen zum Einsatz kommen.

Die Parteien sind erfreut über die heutigen Vereinbarungen und betonen, dass die umfassende Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und Italien zur Stärkung eines integrierten Bahnsystems beitragen wird.

Pro Bahn bewertet das oben genannte Angebot grundsätzlich positiv, mit folgenden Ergänzungen

A) grundsätzliches

- Die mit der Eröffnung des CBT erwartete Fahrzeitverkürzung auf der Gotthard-Achse Zürich – Lugano bzw. Zürich – Milano von rund 10% wird nochmals rund

20% Nachfragewachstum ergeben. Die Aufstockung des Angebots von 8 auf 10 Zugspaare, also um 25% entspricht dem in etwa

- auch die vorgesehene Angebotsverdichtung (total 16 auf total 20 Zugspaare am Tag) wird das Nachfragewachstum stützen
- auf dem zentralen Abschnitt Zürich - Arth-Goldau - Bellinzona - Lugano wird damit mehrheitlich der Halbstundentakt gelten; auch diese Verdichtung ist eine Attraktivitätssteigerung, die zu einem zusätzlichen Nachfragewachstum im innerschweizerischen Verkehr führen wird
- der nun in den Ausbauschnitt aufgenommene Ausbau des LBT-Mittelabschnittes wird in den 2030er-Jahren eine Zunahme der Betriebsstabilität Basel - Bern - Milano bewirken; eine Qualitätsverbesserung dürfte ihrerseits eine Nachfragesteigerung auslösen
- auch im Abschnitt Bern - Brig wird mit dem LBT-Ausbau der integrale Halbstundentakt eingeführt werden können. Im Zusammenhang mit den bereits bestehenden Halbstundentakten auf allen umgebenden Linien stellt dies einen weiteren Faktor der Attraktivitätssteigerung dar, die ebenfalls zu einem Nachfragewachstum führen wird
- die Verlängerungen über den bisherigen Endpunkt Milano Cle hinaus können effizient produziert werden:

Während morgens und abends während der Frequenzspitzen jeweils Doppeltraktionen für fast alle Verbindungen benötigt werden, reicht für die Aufrechterhaltung des Taktangebotes tagsüber dazwischen jeweils eine Einheit RABe501 «Giruno» bzw. RABe503 / ETR 610 «Astoro». Der Zeitraum zwischen den morgendlichen und abendlichen HVZ-Leistungen kann entweder für Reinigung / Kleinunterhalt genutzt werden oder aber für eine Verlängerung an ein weiter entferntes Ziel. Die betreffende Zugseinheit fährt damit in der Regel vereinigt mit einer zweiten Einheit in der HVZ und wird dann getrennt, wobei eine Einheit die Rückleistung übernimmt und die zweite Einheit die Fahrt zu einem weiter entfernten Ziel fortsetzt. Begründet in diesem Betriebsablauf ergibt es sich, dass dadurch in der Regel der Knoten Milano Cle mit angefahren werden muss (siehe auch unter D)

Ein Beispiel für die Produktion dieser Leistungen sind die bestehenden EC 37 / 42 Genève – Venezia SL beziehungsweise EC 15 / 10 Zürich – Venezia SL: die Fahrzeuge machen in diesen Umläufen (in Venezia SL über Kreuz verknüpft) jeweils nur eine Hin- und Rückfahrt. Auch bei EC 52 Milano Cle – Frankfurt ist dies aktuell so gelöst: der Zug verkehrt in Doppeltraktion bis Basel, wo eine Einheit abkuppelt wird. Demgegenüber können bei den anderen Umläufen bei idealer Verknüpfung drei einfache Fahrten am Tag bis Milano erbracht werden, also in einem zweitägigen Umlauf mit zwei Triebzügen drei ganze Zugpaare.

- nach Inbetriebnahme der gesamten Giruno-Flotte von 29 RABe 502-Triebzügen wird die SBB zusammen mit den eigenen vorhandenen 19 RABe 503 «Astoro» über 48 Italien-taugliche, 250km/h schnelle Triebzüge verfügen, die auch unter 25kV sowie nach Deutschland und Österreich eingesetzt werden können. Darüber hinaus verfügt die Trenitalia über sieben weitere ETR610 analog RABe 503, gemeinsam also nicht weniger als 55 Triebzüge. Ausser den geplanten Einsätzen als EC Zürich – München mit 6-7 Zugpaaren sowie einzelne Leistungen nach Deutschland (z.B. als EC Frankfurt – Milano sowie ggf. als EC 6 / 7 Interlaken Ost – Hamburg) reicht diese Flotte aus für ein umfangreiches, spürbar ausgeweitetes Angebot auf den Nord-Süd-Achsen und sollte dafür auch produktiv eingesetzt werden.

B) Destinationen

- **Genua - Pisa - Livorno** soll als Verlängerung des geplanten Zuglaufes nach Genua aufgenommen werden, da dort ein touristisches Potential sowie Anschlüsse zu Fähren bestehen. Bei touristischen Zielen sind grundsätzlich auch Fahrzeiten von deutlich über vier Stunden in Betracht zu ziehen, da einerseits ein Umsteigezwang bei touristischen Fahrten viel eher als Killerkriterium gilt als bei Geschäftsreisen und andererseits die Bereitschaft zu längeren Fahrten erheblich höher ist.
- **Firenze** kann fahrzeitmässig konkurrenzfähig zu Frecciarossa bedient werden, da das Umsteigen in Milano Cle auf den langsamen Frecciarossa entfällt. Bologna ist als siebt-grösste Stadt Italiens vorwiegend ein zentraler Verkehrsknoten mit Anschlussverbindungen in mehrere weitere Richtungen, Firenze hingegen nicht nur die acht-grösste Stadt Italiens, sondern vor allem auch ein attraktives touristisches Ziel, vergleichbar mit Venezia SL. Gerade der touristische Verkehr ist besonders sensitiv auf Umsteigezwang, Direktverbindungen werden sogar bevorzugt, wenn diese etwas langsamer sind als Umsteigeverbindungen.
- Im weiteren ist zu beachten, dass der Kopfbahnhof Firenze SMN vergleichsweise schlecht in das italienische HGV-Netz eingebunden ist: im Grundtakt hält auf der Hauptachse Milano - Roma nur ein stündlicher Zug dort, ausser dem Nonstop-Zug fährt auch die zweite schnelle Verbindung mit Halt nur in Bologna an Firenze vorbei. Einige weitere Züge, beispielsweise Frecciargento, halten stattdessen in Firenze Firenze Campo di Marte. Somit wird Firenze SMN nur von einem Drittel der HGV-Züge der Nord-Süd-Achse bedient. Der zentral gelegene Kopfbahnhof Firenze Santa Maria Novella (SMN), der jedoch verkehrlich nur mässig angebunden ist, wäre ein ideales Ziel für einen endenden Zug, insbesondere im touristischen Verkehr, der Umsteigevorgänge besonders scheut.
- Der Kopfbahnhof Firenze Santa Maria Novella (SMN) eignet sich, im Gegensatz zum Durchgangsbahnhof Bologna Cle, auch betrieblich hervorragend als Endpunkt für langlaufende Züge.

Wiederholt wurde geäussert, dass eine Durchbindung von EC aufgrund ihrer zu tiefen Geschwindigkeit über die AV-Linie nicht möglich sei. Dagegen gibt es folgende Argumente:

- Auch mehrere Frecciargento-Züge der Trenitalia (ETR 600 + 485) fahren auf HGV Bologna-Firenze trotz ihrer v_{max} von nur 250km/h, genau gleich wie die der RABe 501 „Giruno“ oder der RABe503 „Astoro“. Ebenso ist geplant, die neu eingeführten Frecciargento der Relation Milano - Ancona (ETR 700) mit v_{max} 250km/h über die AV-Strecke Milano - Bologna verkehren zu lassen
- Falls wegen schnellerer Züge mit 300km/h diese Trassierung schwierig wäre, könnten sich diese langsameren Züge, falls nötig, auf der AV-Strecke in Reggio Emilia Mediopadana überholen lassen oder auf einer der Überleitstellen, z.B. in Parma, auf das konventionelle Netz wechseln. Auch die parallele Stammstrecke ist für 180km/h ausgebaut und der Zeitverlust

für einen Zug mit v_{\max} 250km/h nicht sehr gross. Die um 70km/h reduzierte Höchstgeschwindigkeit verlängert die Fahrzeit für einen 250km/h-Zug nur um gut ein Drittel, also von ca. 75min Fahrzeit Milano - Bologna mit 250km/h (gegenüber 62min mit 300km/h) auf rund 100min. Der Fahrzeitverlust auf dem kürzeren Abschnitt Bologna - Firenze (34min mit 300km/h, also ca. 42min mit 250km/h) wäre noch geringer, ca. 15min, also knapp eine Stunde.

- zwischen Milano und Bologna wäre allenfalls ein Zwischenhalt denkbar, wenn nicht über die HGV-Linie in Reggio Emilia AV, dann beispielsweise in Parma (grösste Stadt zwischen Milano und Bologna; Parma ist neben Mailand, Turin, Genua, Bologna und Venedig ein führendes Wirtschaftszentrum Norditaliens).
- es wäre auch die Kombination der Fahrt über die HGV-Linie Milano - Bologna, allenfalls mit Halt in Reggio Emilia AV, sowie der Fahrt über die alte Direttissima Bologna - Firenze mit 180km/h möglich

Ein solcher Verkehr soll in Kooperation mit Trenitalia und nicht in Konkurrenz zu ihr betrieben werden, um die Akzeptanz für Direktverbindungen bis Firenze zu schaffen; denkbar wäre daher ein Betrieb mit ETR 610 der Trenitalia. Wenn das Angebot in Kooperation mit Trenitalia erbracht wird, ist auch die Kabotage zulässig, das Angebot somit im inneritalienischen Verkehr auch bis und ab Milano nutzbar. Als EC wäre ein solcher Zug günstiger als ein Frecciarossa, von der Reisezeit her jedoch mit ihm auch nicht konkurrenzfähig. Er wäre also vergleichbar mit einem Frecciabianca oder IC.

C) Trinationaler EC Frankfurt - Milano

Ein grosser Teil der Reisenden einer solchen Langstreckenverbindung reist nicht von einem Endpunkt bis zum anderen, sondern steigt unterwegs zu und aus. Für alle diese Kunden besteht mit dem aktuellen Angebot jeweils nur in einer Richtung eine Direktverbindung, für die andere Richtung bestehen nur Umsteigeverbindungen (beispielsweise vom Tessin nach Freiburg im Breisgau oder von Karlsruhe nach Brig). Damit das Potential besser genutzt werden kann, soll der Zug in beiden Richtungen denselben Laufweg nehmen. Bei Fahrt über Luzern in beide Richtungen ergäben sich von den angefahrenen deutschen Destinationen wie Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg beidseitige Verbindungen z.B. von und nach Luzern, Bellinzona und Lugano. Bei Fahrt über Bern ergäben sich demgegenüber Verbindungen von Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg nach Bern, Thun, Spiez, Visp und Brig. Verbindungen nach Bern, Thun und Spiez bestehen jedoch bereits mit den ICE und EC nach Interlaken Ost, der Mehrwert einer zusätzlichen Verbindung wäre daher für diese Betriebspunkte geringer; es verbliebe im Wesentlichen ein Gewinn für Visp und Brig und die Tourismusgebiete, die über diese Knoten erreicht werden können. Während das Berner Oberland nach wie vor einige Direktverbindungen nach Deutschland hat, sind nach Luzern und ins Tessin alle früheren Angebote verloren gegangen; es wird dort mit der Wiedereinführung einer Direktverbindung daher ein grösserer Mehrwert geschaffen, z.B. für das Kundensegment der Relation Süddeutschland - Tessin. Wichtig ist aus unserer Sicht daher, dass in beide Richtungen derselbe Laufweg angeboten wird. Denkbar wäre auch, je ein Zugpaar über beide Wege zu führen, allenfalls zeitlich gegenläufig.

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
info@pro-bahn.ch
www.pro-bahn.ch

078 878 03 23

Bastian Bommer
Leiter Arbeitsgruppe Internationaler PV
Bürenstrasse 33, 3007 Bern
bastian_bommer@me.com

076 562 0515

Die Führung über nur einen Laufweg ermöglicht auch die operative Trennung der Umläufe des EC-Verkehrs Schweiz Italien zwischen den Laufwegen via Gotthard und den Laufwegen via Simplon (gegenwärtig in MICL und VESL teilweise verknüpft) im Hinblick auf die beiden unterschiedlichen Flotten Giruno (RABe 501) und Astoro (RABe 503 / ETR 610).

D) Bedienung Knoten Milano

Ein zentrales Thema ist die Einbindung durchgehender EC-Züge über Milano Cle hinaus in den Knoten Milano: Der Verzicht auf Halte in Milano Centrale würde eine Beschleunigung erlauben (kein Kopf machen, Entfall langer Umsteigezeiten) und könnte damit einen allfälligen Zeitverlust bei Fahrt über die Stammstrecken statt HGV-Linien teilweise kompensieren. Für die überwiegenden Anteile des Verkehrs von und nach Milano (loco und Transit) wäre der Kopfbahnhof Milano Centrale jedoch nach wie vor die beste Adresse, auch wegen der zahlreichen dort verfügbaren Anschlussverbindungen. Für die Verkehrsanteile von und nach Milano loco wären auch Milano Porta Garibaldi und Milano Rogoredo denkbar, die im Gegensatz zu Centrale gute Anbindungen an die S-Bahn aufweisen. Milano Porta Garibaldi ist jedoch von der Gotthardachse aus ungünstig gelegen (über die Galleria Garibaldi erreichbar, die auch die S11 von Chiasso nutzt, jedoch in diesem Fall nicht als Durchgangsbahnhof weiter Richtung Süden). Milano Rogoredo liegt von der Schweiz aus gesehen bereits nach dem Stadtzentrum. Denkbar wäre vom Gotthard her auch Halte in Milano Lambrate und Rogoredo. Milano Lambrate ist eine weitläufige Anlage, aber ohne jede Fernverkehrsanbindung und mit schlechten S-Bahn-Verbindungen; lediglich eine U-Bahn bietet gute Verbindungen ins Zentrum. Prädestiniert für Durchbindungen ohne Halt in Milano Centrale wären daher Züge aus Richtung Simplon, die via Milano Porta Garibaldi - Milano Rogoredo geführt werden können und so das Zentrum und die S-Bahn-Tangente beidseitig erschliessen. Wie oben erläutert sind die Durchbindungen nach Zielen wie Venezia, Genova und Bologna oder Firenze in der Regel in Form von Doppeltraktionen auf dem frequenzstarken Abschnitt ab Zürich, Basel oder Genève bis Milano Cle zu führen, von wo eine Einheit alleine zurückkehrt und die andere weiter fährt. Somit ergibt sich meist die Bedienung des Kopfbahnhofes zwingend aus dem Produktionsablauf. Es soll jedoch für durchlaufende Züge ein gegenüber der meist langen Aufenthaltszeit beim Umstieg verkürzter Aufenthalt angestrebt werden

Kurz zusammengefasst:

- Rogoredo und Lambrate sind für Fahrgäste aus der Schweiz nicht interessant genug
- Simplonzüge können ohne Spitzkehre über Porta Garibaldi nach Süden / Osten weitergeführt werden
- Gotthardzüge über Centrale und danach über HGV um attraktive Fahrzeiten anzubieten

D) ICNotte

- Wir fordern die Wiedereinführung eines direkten Nachtzuges aus der Schweiz Schweiz nach Italien mit Ziel Roma Termini, ggf. in Kooperation mit ÖBB (allenfalls Nutzung Trägerzug aus Österreich zwischen Bologna und Rom [siehe auch Positionspapier Thematik Nachtverkehr])

- Heute in Milano keine interessanten Anschlüsse auf inneritalienische Nachtzüge nach Zielen in Südtalien
- Ideal für das Erreichen dieser Nachtzüge ab Milano wäre ein EC Basel-Bern-Brig-Milano Abfahrt BS 15:30, Ankunft MICL 19:30 (siehe auch fünftes EC-Zugpaar Simplon)

E) weiterer Angebotsausbau

Angesichts des vorhersehbaren Nachfragewachstums (siehe unter A) sowie des zunehmenden Drucks zur Vermeidung von Flugreisen bzw. zum Ersatz von Kurzstreckenflügen durch Bahnfahrten zur CO₂-Vermeidung im Zuge der aktuellen Thematik der Klimaveränderung ist ein zusätzlicher Angebotsausbau anzustreben.

Kurzfristig möglich wäre die rasche Einführung des fünften Zugpaares Basel - Bern - Milano, das mit Trenitalia bereits als optional vereinbart wurde

- Das aktuelle Angebot umfasst sieben Zugpaare Brig - Milano, davon vier ab Genève und drei ab Basel. Diese Züge verkehren mehrheitlich morgens, mittags und abends, im Abstand von ein oder zwei Stunden, dazwischen bestehen teilweise beträchtliche Lücken. Bei einem Ausbau des Angebots am Simplon ist die Verdichtung Basel - Milano der Verdichtung Genève - Milano vorzuziehen, da die EC auf ersterer Verbindung in den Takt integriert sind und somit von Basel bis Brig keine Zusatzleistungen auslösen, sondern bestehende Verbindungen ersetzen. Zwischen Genève und Brig verkehren sie dagegen Takt-überlagert und haben nur einen geringen Mehrwert im nationalen Verkehr bei gleichzeitig höherem Aufwand (km-Mehrleistung).
- durch das oben genannte vierte Zugpaar („EC 53/54“) kann eine zweite Verbindung morgens ab Basel und Bern geschaffen werden (ca. 08.30 ab Basel, ca. 09.30 ab Bern, anstelle von IC 1063) sowie eine frühere Verbindung nachmittags zurück ab Milano (ab ca. 15.23), Brig ab 17.20 anstelle von IC 1080. Der EC 53 würde dabei ab Brig auch den bestehenden IR 3017 [ab 10.44] ersetzen sowie im Rückweg den IR 3028 [16.48 ab Domodossola], zwei stark frequentierte Verbindungen, die jedoch besonders aufwendig produziert werden müssen: einzig für dieses Zugpaar steht ganztags ein Re420-Pendel in Brig bzw. in Domo herum, mit dieser einzigen Fahrleistung von zwei Mal 40min.
- bei Einführung eines fünften Zugpaares könnte die nach Einführung des oben genannten EC 53/54 grösste noch bestehende Lücke am Nachmittag von fünf Stunden zwischen EC 57 [neu EC 55] und 59 geschlossen werden; dies ergäbe eine Abfahrt ab Basel um ca.14.30 bzw. Bern ca. 15.30, Brig 16.44, Domo ca.17.15, Milano an ca. 18.40, anstelle des bisherigen IC 1075. Als Gegenleistung wäre entweder eine späte Rückleistung als "EC58" nach dem bisherigen EC 42 möglich, z.B. 20.23 ab Milano, was eine Abfahrt 22.20 in Brig und Ankünfte ca. 23.30 in Bern bzw. ca. 00.30 in Basel ergäbe oder eine Hinfahrt ab Milano 09.23, Brig 11.20, Bern ca. 12.30, Basel ca. 13.30. Mit dem EC 14:30 ab Basel kann auch die unter D) geforderte Anbindung an den inneritalienischen Nachtverkehr ab Milano einigermaßen abgedeckt werden [die dort postulierte Abfahrt 15:30 ist aktuell nicht möglich, da ein Takttrasse nach Interlaken]

- auch mit diesem fünften Zugpaar könnten bisherige unwirtschaftliche IR-Leistungen zwischen Brig und Domo ersetzt werden: einzig für das Zugpaar IR 3029 / 3030 wird ein weiterer Re420-Pendel benötigt; aufgrund der grossen Frequenz ist der IR 3029 unverzichtbar. Da er gleichzeitig verkehrt wie der IR 3028 in der Gegenrichtung ist auch keine Kombination dieser Leistungen möglich. Durch den Ausbau der EC-Verbindungen können somit gleich zwei sehr ineffektive IR-Leistungen ersetzt werden und daneben IC-Leistungen auf der IC-Linie 6 eins zu eins abgelöst werden (z.B. die IC 1063 + 1068 sowie 1075 + 1080). Es verbliebe nur noch ein täglicher Umlauf IR-Leistungen (3015 + 3016 BR – DOFS – BR), der mit einem Regionalps-Domino ausserhalb der HVZ effizient im Anschluss an andere Leistungen produziert werden kann; der IR 3015 dient dabei der Entlastung von EC 37, die Rückleistung IR 3016 ist ein Zufallsergebnis. Bei den IC-Leistungen auf der IC-Linie 6 verblieben einzig noch der IC 1060 07:20 ab Brig, der in Basel auf den IC 965 wendet, das Zugpaar 1067 + 1076 Basel 10.31 – Domodossola 13:12 / 14:48 – Basel 17.29 als Lückenfüller zwischen den EC sowie einige Leistungen am Abend, ab IC 1079 Basel ab 16.31 (in der Taktlage eines IC 61 und aus dem Umlauf des IC 974), in Brig für 1084. Die Leistungen für ein fünftes EC-Zugpaar Basel – Milano ergänzen sich ideal, so dass die verbleibenden Leistungen der IC-Linie 6 tagsüber einem einzigen Umlauf entsprechen (1060-1067-1076-1083) und mehrere bisherige ineffiziente IR-Leistungen Brig – Domo ersetzt werden können, so dass insgesamt mit gleich viel Rollmaterial wesentlich mehr Leistungen im internationalen Verkehr gefahren werden können.
- mit der oben genannten möglichen Führung 09.23 ab Milano Cle würde auch die grosse bestehende Lücke zwischen EC 50 und 52 von vier Stunden auf zwei Mal zwei Stunden halbiert; sie ist daher aus Kundensicht eher zu bevorzugen gegenüber der späten Rückführung
- aus Umlaufgründen ist die frühe Führung ab Milano 09.23 sowie anstelle von IR 3016 + IC 1068 zu bevorzugen, da damit die Leistung IC 1068 abgedeckt wäre, die sonst zwischen 1063 und 1075 alleine stehen bleiben würde und allenfalls einen unproduktiven Zusatz-Umlauf notwendig machen könnte

Mittelfristig ist auf der Gotthard-Achse die Wieder-Einführung eines stündlichen Angebots nach Milano anzustreben, wobei die zwei geplanten Zugpaare ab Basel - Luzern in einer ersten Phase die wenigen noch verbleibenden Taktlücken zwischen den Zügen von und nach Zürich schliessen könnten. In einer zweiten Phase wäre ein durchgehender Stundentakt Zürich - Milano anzustreben, der in der HVZ von 2-3 überlagerten Zugpaaren ab Basel via Luzern verdichtet werden könnte.

ProBahn Schweiz IPV, Italien / Federico Rossi, 06.10.2019.