

Angebot internationaler Personenverkehr Simplon

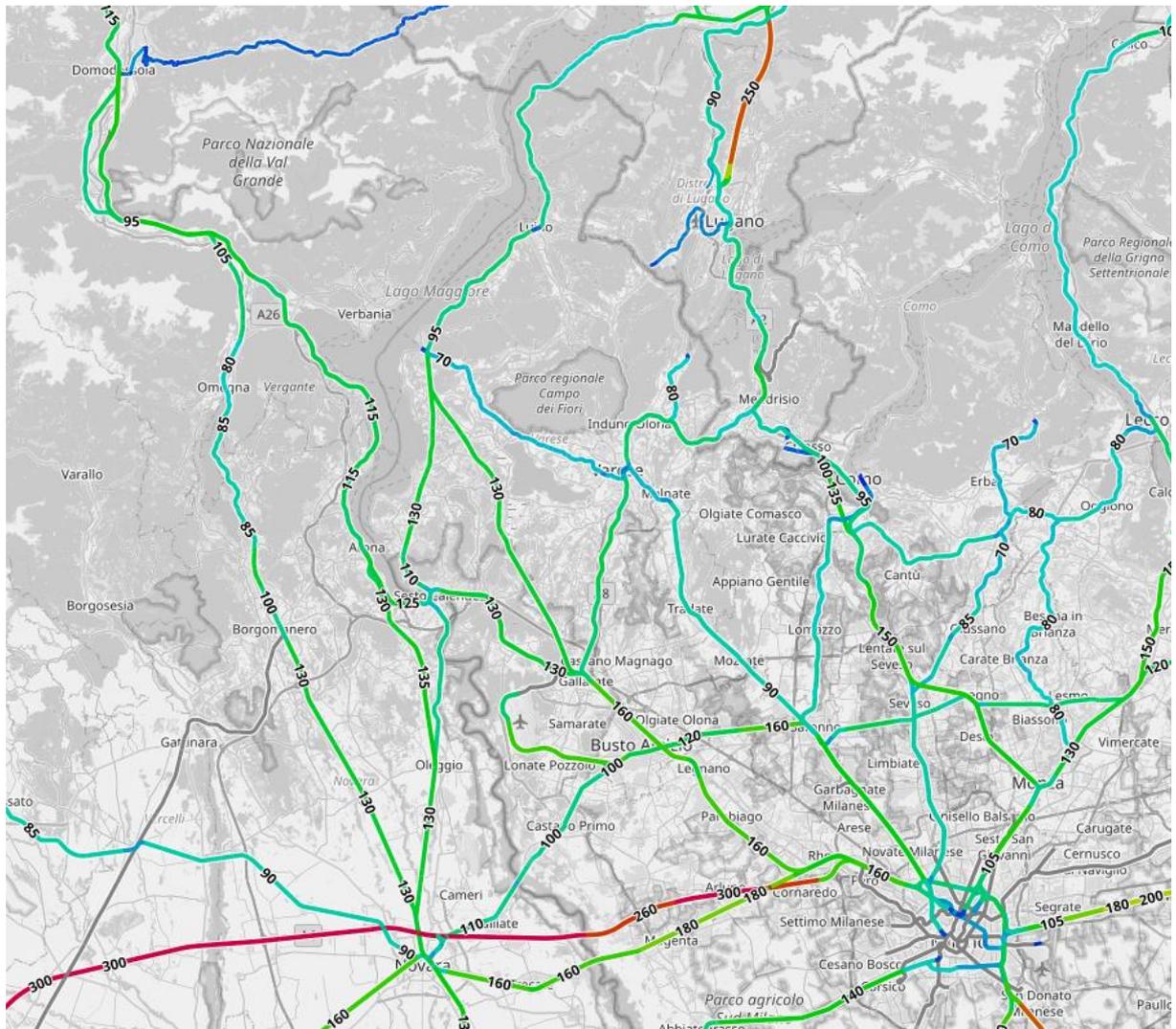
2024ff

Der internationale Personenverkehr auf den Linien Basel – Bern / Genf – Lausanne – Brig – Domodossola – Milano soll ab Fahrplanjahr 2024 (bis vsl. 2028) durch Bauarbeiten für den 4m-Korridor zwischen Domodossola und Sesto Calende MO – FR für ein mehrstündiges Unterhaltsfenster deutlich eingeschränkt werden. Die EC auf dieser Linie werden aktuell bereits sehr stark frequentiert und weisen öfter keine freien Plätze mehr auf. Das Angebot sollte in den kommenden Jahren der steigenden Nachfrage entsprechend ausgebaut werden können. Dies wird durch die kommenden Einschränkungen erschwert. Wir haben die nachfolgenden Möglichkeiten geprüft für eine Aufrechterhaltung / Anpassung / Erweiterung des Angebots und sind der Meinung, dass die Kantone Basel-Stadt, Solothurn, Bern, Wallis, Wadt und Genf ebenfalls ein vitales Interesse an einem attraktiven Angebot auf diesen Achsen haben müssten. Wir übermitteln Ihnen daher unsere Gedanken und hoffen darauf, dass die Kantone diese Anliegen gegenüber den Anbietern ebenfalls vertreten.

1. Führung einzelner EC-Züge via Novara

Milano Cle – Novara muss die Stammstrecke genutzt werden, da die HGV-Linie nicht angebunden ist. Diese ist jedoch Rho – Novara für Geschwindigkeiten von 160-180km/h ausgebaut, mit einem Einbruch auf 135km/h bei Trecate sowie abgestuft auf 140 und 80km/h im Zulauf auf Novara und Milano. Die weiterführende Strecke bis Borgomanero ist immerhin noch für 130km/h ausgebaut, ab dort auf 75-105km/h im gebirgigen Abschnitt entlang des Ortasees. Für den Güterverkehr ist Novara – Premosello-Ch. der Ausbau von vier weiteren Kreuzungsstellen für lange Güterzüge geplant (z.B. Caltignaga, Cressa Fontaneto), darunter auch Bahnhöfe die gegenwärtig ohne Kreuzungsmöglichkeit sind (z.B. Pettenasco); dies würde auch die Abwicklung zusätzlicher EC-Züge auf der einspurigen Strecke erleichtern.

Gegenüber der direkten Strecke über Arona mit ca. 90km misst die Strecke über Novara von Milano bis Premosello-Chiovena, wo eine Verbindung zur Hauptstrecke besteht, ca. 118km. Der Umweg von 28km dürfte zu einer Fahrzeitverlängerung von ca. 20-25min führen. Die Fahrzeit der RV mit zwei Zwischenhalten beträgt Milano Cle – Novara 40min, es ist nonstop von einer Fahrzeit von 35min auszugehen. Die Fahrzeit der Regionalzüge Novara – Domodossola beträgt ca. 114min mit 17 Zwischenhalten, bis Premosello-Chiovena mit 12 Zwischenhalten 78min. Rechnet man pro Zwischenhalt einen Zeitverlust von 2.5min, ergäbe dies für eine Nonstop-Fahrt ca. 48min, Premosello-Chiovena – Domodossola mit einem Zwischenhalt sind 11min, nonstop also ca. 9min. Mit einem Halt von 2min in Novara ergäbe dies $35 + 48 + 9 =$ rund 92min Domodossola - Novara, was die obige geschätzte Fahrzeitverlängerung von 20-25min als plausibel erscheinen lässt.



Aufgrund des genannten Intervalls für Bauarbeiten von ca. 10:00 bis 15:00 Uhr, gehen wir davon aus, dass davon z.B. die EC 34, 37, 52 und 53 betroffen wären, wobei der EC 34 bereits bisher eine um 15min längere Fahrzeit hat (Trassenkonflikt Milano – Arona). Verkehrlich könnte nur ein Halt in Novara interessant sein, wo allenfalls Anschlüsse nach Turin oder Mortara – Alessandria – Genua entstehen könnten. Die Fahrzeit Novara nach Turin beträgt ca. 70min. Hier ein Auszug aus dem Angebot von Novara: Orario treni stazione di NOVARA - www.e656.net.

2. Verstärkung weiterhin verkehrender EC

Einige der bisher verkehrenden EC sind sehr stark frequentiert und können kaum noch zusätzliche Fahrgäste aufnehmen. Falls es zu einer Einschränkung des Angebots kommen sollte, wäre es daher eine der effizientesten Massnahmen, einzelne der verbleibenden EC mit Doppeltraktion zu führen. Geeignete Züge könnten die EC 50 / 57 sein (mit ETR Trenitalia, stets in Einfachtraktion, teilweise regulär doppelt geführt mit IR 1331 auf dem Schweizer Abschnitt; dies könnte im Gegenzug dann entfallen, so dass sich der Mehraufwand etwas begrenzen liesse).

Ebenso wäre denkbar, EC 37 Genf – Milano (sofern er weiterhin verkehrt) sowie EC 36 Milano – Genf in Doppeltraktion zu führen (früher an WE teilweise planmässig, nun leider wieder entfallen. Dafür könnte die Durchbindung nach Venedig vom extrem frühen EC 35

wieder auf den besser erreichbaren EC 37 verlegt werden, die Wende von 37 auf 42 in VESL ist zeitlich immer noch möglich.) Falls die oben genannte Führung von Zügen via Novara nicht oder nur teilweise machbar wäre, würde diese Massnahme einfach die Verlagerung von RABe 503-Leistungen bedeuten, mit weniger Trassen aber gleich vielen Fahrzeugeinheiten im Einsatz.

3. Zusätzliches EC-Zugpaar ausserhalb des Sperr-Intervalls

Es war früher einmal von einer Vereinbarung von Andreas Meyer mit dem damaligen CEO der Trenitalia, Moretti, die Rede, das nicht nur die Einführung weiterer Zugpaare auf der Gotthard-Achse beinhaltet haben soll, sondern auch des vierten Zugpaares auf der Achse Basel – Milano (mit EC 53 / 54 umgesetzt) sowie die Einführung eines fünften Zugpaares vorbehalten hatte. Ich hatte mir daraufhin Gedanken gemacht, wie dieses zeitlich liegen könnte.

- a) Aus Schweizer Sicht wäre die Führung eines weiteren Zugpaares am Vormittag wünschenswert, da zwischen 06.30 ab Basel / 07.30 ab Bern sowie 10.30 ab Basel / 09.30 ab Bern eine vierstündige Lücke liegt, die zeitlich interessant sein könnte. In dieser Lücke liegt ein IC 6, 1063, welcher als IR 3017 bereits heute bis Domodossola verkehrt. Dies wäre nicht nur eine attraktive Zeit, sondern würde im ITF Basel bis Domodossola keine zusätzliche Zugsleistung benötigen, der EC würde hier den bisherigen IC ersetzen. Leider führt diese Trasse in Italien in das bereits bestehende Unterhaltsintervall ab Domodossola (planmässige Lücke im Fahrplan analog der „periode blanche“ in Frankreich) und dürfte mindestens bis zum Ersatz aller Stellwerke auf dieser Strecke und der Einrichtung des Wechselbetriebes nicht machbar sein.
- b) Als weitere Alternative dazu böte sich ein „EC 55“ in der Fahrlage des IC 1075 ab Basel ca. 14.30 / Bern 15.30, der bereits bisher als IR 3029 nach Domodossola fährt (an 17.12). Dieser würde ca. 18.35 in Milano eintreffen und böte damit gute Anschlüsse für die langlaufenden inneritalienischen Nachtzüge, die mit dem EC 59 nicht mehr erreicht werden.
- c) Als Gegen-Leistung zu b) wäre natürlich primär ein zweiter morgendlicher EC ab Milano denkbar, mit Abfahrt ca. 09.20 (2 Stunden nach dem aktuellen EC 50), der in Brig in die Trasse des bisherigen IC 1068 käme (dessen Leistung 11.18 dort aus dem Unterhalt startet). Auch diese Trasse läge jedoch in besagtem Sperr-Fenster und dürfte daher aktuell nicht möglich sein.
- d) In Frage käme zu b) somit eine abendliche Rückleistung als „EC 58“ nach dem genannten „EC 55“, mit Abfahrt 20.25 ab Milano, eine Stunde nach der bisher letzten Leistung mit EC 42 nach Genf (nach Basel umsteigen in Brig, leider nicht selten mit Anschlussbruch vom EC 42 / 44 auf den IC 1088. Dieser EC 58 würde ab Brig den IC 1090 ersetzen, die letzte Inland-Leistung des Tages (22.18 ab Brig / Basel SBB an 00.37).

Sollten sich die oben genannten Führungen über Novara nicht realisieren lassen, könnten damit immerhin weiter vier Zugpaare Basel – Milano angeboten werden, jedoch leider mit einem Schwergewicht auf Nachmittag und Abend. Daraus könnten auch zusätzliche

Erkenntnisse gewonnen werden, wie gut eine solche Verbindung im Markt aufgenommen würde.

4. Zusätzliches Bus-Angebot

Als zusätzliches Angebot, sowohl in den Lücken des bestehenden EC-Angebots möglicherweise langfristig sowie zusätzlich vorübergehend, falls weitere Lücken entstehen sollten, könnte übergangsweise ein Angebot mit direkten Bussen von Domodossola (Übergangspunkt zum bestehenden Schweizer Bahnangebot, z.B. im Anschluss an die EC 35, 37, 39, 41, 51, 53, 57 und 59 sowie IR wie 3017 oder 3029 und vice versa oder weitere FV-Züge) bis zum Flughafen Malpensa eingeführt werden. Bis dort geht gegenüber der nicht sehr schnellen Bahnstrecke nicht ausserordentlich viel Fahrzeit verloren. Ab Malpensa gibt es mit dem Malpensa-Express ein direktes Zugsangebot bis Milano Centrale (halbstündlich in 38min) wo wiederum Fernverkehrsanschlüsse bestehen, sowie Verbindungen ins S-Bahn-Netz (für andere Ziele im Grossraum Milano). So könnte immerhin fast die Hälfte der Strecke trotzdem mit der Bahn zurückgelegt werden. Zudem ist der Flughafen Malpensa selber auch ein Ziel, das von der Schweiz aus interessant sein könnte. Auch der Entfall des Haltes in Gallarate könnte durch dieses Angebot teilweise kompensiert werden, wenn es längerfristig aufrecht erhalten würde.

Gegebenenfalls könnte Arona als Zwischenhalt angesteuert werden, das auch als touristisches Ziel attraktiv ist und jahrelang fahrplanmässiger Halt vieler EC der Simplon-Linie war. Arona ist zwischen Domodossola und Gallarate / Milano der grösste Bahnknoten und bietet auch einige Umsteigeverbindungen zum Regionalverkehr.

Das Angebot könnte in Zusammenarbeit mit einem lokalen einheimischen Anbieter (z.B. Comazzibus Autoservizi Comazzi (comazzibus.com)) mit Vertrieb durch die SBB bzw. in Zusammenarbeit mit Trenitalia / Trenord (für die Weiterfahrt mit dem Malpensa-Express) angeboten werden. Mailand Malpensa Transfer 2023 | Flughafentransfer (tickets-milan.com)

Mit freundlichen Grüssen

Verfasser und für Rückfragen:

Pro Bahn Schweiz

Federico Rossi

[Aeschiweg 6B](#)

[3700 Spiez](#)

[079 336 01 92](tel:0793360192)

Federico.rossi@bluewin.ch